



EESTI MAAÜLIKOOL

Põllumajandus-ja keskkonnainstituut

Maris Matkur

EESTI LOODUSALADE KASUTUS MOOTORISPORDI HARRASTAJATE POOLT

THE USE OF ESTONIAN NATURE AREAS BY MOTORSPORT ENTHUSIASTS

Magistritöö

Loodusturismi õppekava

Juhendaja: Tarmo Pilving, MSc

Tartu 2021

Eesti Maaülikool Kreutzwaldi 1, Tartu 51014		Magistritöö lühikokkuvõte	
Autor: Maris Matkur		Õppekava: Loodusturism	
Pealkiri: Eesti loodusalade kasutus mootorispori harrastajate poolt			
Lehekülgi: 87	Jooniseid: 15	Tabeleid: 2	Lisasid: 4
Osakond: Põllumajandus- ja keskkonnainstituut ETIS-e teadusvaldkond ja CERC S-i kood: S230, Sotsiaalne geograafia Juhendaja: Tarmo Pilving, MSc Kaitsmiskoht- ja aasta: Tartu 2021			
Rekreatiivsete tegevuste populaarsuse tõttu suureneb surve looduskasutusele kaitsealadel ja rahvusparkides. Rohkelt külastatavates piirkondades võib esineda mitmeid negatiivseid mõjusid elusloodusele. Uurimistöö eesmärk on välja selgitada, millist rolli täidavad mootorispori harrastajad Eesti loodusaladel. Eesmärgi täitmiseks viidi läbi ankeetküsitlused ja poolstruktureeritud intervjuud mootorispori harrastajate ja teenusepakkujatega. Tulemustest selgus, et harrastaja oma tegevust ette ei planeeri ja eelistab sõidukohti, mis on elukohale lähedal. Maastike ja koosluste hindamisel selgus töö tulemustest, et mootorisporiharrastajad eelistavad ülekaalukalt oma hobiga tegelemisel karjääre ja tööstusmaastikke. Mootorispori mõju loodusaladele peetakse väheseks. Selgus, et looduses tekitavad pigem probleeme algajad harrastajad, kes ei kuulu mootorisporiklubidesse. Vältimaks reguleerimata sõitudest põhjustatud looduskahjustusi, on väga oluline võimaldada mootorispori harrastajatele ametlikud sobivad sõidukohad. Autor peab oluliseks motoriseeritud aktiivsete tegevustega seotud keskkonnamõju hindamise uuringute läbiviimist.			
Märksõnad: motoriseeritud aktiivsed tegevused, loodusalade kasutus, mõju keskkonnale			

Estonian University of Life Sciences Kreutzwaldi 1, Tartu 51014		Abstract of Master’s Thesis	
Author: Maris Matkur		Specialty: Nature Based Tourism	
Title: The use of Estonian nature areas by motorsport enthusiasts			
Pages: 87	Figures: 15	Tables: 2	Appendixes: 4
Department:Institute of Agricultural and Environmental Sciences Field of research: S230 Social geography Supervisor: Tarmo Pilving, MSc Place and date: Tartu 2021			
Due to the popularity of recreational activities, the pressure on nature reserves and nature areas is increasing. Negative effects on nature appear in the areas that are more frequently visited. The objective of the study is to figure out which role does the motorsport enthusiast play in Estonian nature. To fulfil this goal, questionnaires and semi-structured interviews were conducted with motorsport enthusiasts and service providers. The following facts transpired from the results: the motorsport enthusiasts do not plan their activities and prefer to use areas which are close to their place of residence. What appeared from assessing the landscapes and species was that motorsport enthusiasts overwhelmingly prefer to use quarries and industrial landscapes for their hobby. The impact on nature areas is considered to be inconsequential. It turned out that beginners, who do not belong to a motorsport club, are the ones causing most of the issues. To avoid damage from unregulated driving, it is very important to enable motorsport enthusiasts access to official driving areas. The author considers carrying out more studies on the impact of motorised activities on the environment to be paramount.			
Keywords: motorised activities, use of nature areas, impact on the environment			

SISUKORD

SISSEJUHATUS	5
1. TEOREETILINE KÄSITLUS	8
Eesti mootorispordi lühiülevaade	8
Ametlikud tehnikaspordi püsirajad	8
1.1.2. Mootorrattasport	9
1.1.3. Autosport	13
1.2. Rekreatiivsete tegevuste mõju loodusaladele	16
1.3. Motoriseeritud aktiivsete tegevuste mõju loodusaladele	19
2. METOODIKA	24
3. TULEMUSED	26
3.1. Harrastajate küsitluse tulemused	26
3.2. Teenusepakkujate küsitluse tulemused	36
3.3. Intervjuude tulemused	40
3.3.1. Intervjueeritavate lühikirjeldus	40
3.3.2. Mootorispordi harrastajate sihtgrupp	41
3.3.3. Sihtkoht ja sõidukoha eelistused	42
3.3.4. Kaitsealadel sõitmine	46
3.3.5. Mõju keskkonnale	47
3.3.7. Ametlikud sõidukohad	55
3.3.8. Mootorispordi harrastajate ettepanekud	57
3.4. Uuringute koondatud tulemused	59
4. ARUTELU JA JÄRELDUSED UURINGUTE TULEMUSTEST	64
KOKKUVÕTE	69
KASUTATUD KIRJANDUS	70
SUMMARY	73
LISAD	74
LISA 1. Küsimustik mootorispordi harrastajatele	75
LISA 2. Küsimustik mootorispordi teenusepakkujatele	80
LISA 3. Intervjuu küsimused harrastajale	85
LISA 4. Intervjuu küsimused teenusepakkujale	86
Lihtlitsents	87

SISSEJUHATUS

Eesti loodus on meie kõigi, kogu rahva ühisvara, millest osa saada on õigus igaühel. See asetab igaühele, kes loodusega kokku puutub, nii matkajale, puhkajale kui ka maaomanikule ja maavaldajale kohustuse hoida loodust inimväärse, puhta ja kaunina (Keskkonnaministeerium, 2015).

Kuna puutumatut loodust jääb maailmas üha vähemaks (Balmford et al., 2015), siis on paljud hobitegevused koondunud looduskaitsealadele ja rahvusparkidesse (Cordell, 2012; Balmford, 2009), mistõttu on need alad suure külastussurve all.

Erinevate uuringute (Naidoo & Burton, 2020; Cordell, 2012) põhjal on teada, et looduskaitsealadel ja rahvusparkides on rekreatiivsed tegevused kasvavas trendis, mistõttu suureneb nendel aladel surve looduskasutusele. Seetõttu võivad kahjustuda või hävida nendel aladel olevad loodusväärtused.

Rekreatsioon on üks harrastustegevuste vormidest, mis avaldab inimesele positiivset mõju nii füüsiliselt, vaimselt kui ka sotsiaalselt. Üks tuntumaid rekreatsiooni vorme on välirekreatsioon, mis on vabast ajast värskes õhus sooritatud meelejärgne tegevus ning eeldab inimese ja looduskeskkonna vahelist kokkupuudet (Tappo, 2020).

Mitmed uuringud (Larson et al., 2016; Naidoo & Burton, 2020) on näidanud, et inimestel on oma harrastustega tegeledes loodusaladele väga suur mõju. Rohkelt külastatavates piirkondades võib esineda mitmeid negatiivseid mõjusid elusloodusele, näiteks häiritakse metsloomade elutegevust, tallatakse taimestikku, vee kvaliteet halveneb või mullastik erodeerub.

Teada on, et välirekreatiivsetest tegevustest avaldavad mõju looduskeskkonnale kõige rohkem motoriseeritud aktiivsed tegevused (Naidoo & Burton, 2020). Suurimateks tagajärgedeks võivad olla erinevate inimhäiringute tõttu näiteks elupaikade kadumine, pinnase ja taimestiku kahjustamine tallamise teel ja prügistamine (Zeidenitz et al., 2007).

Alati ei ole suured külastajate hulgad negatiivse keskkonnamõju põhjustajaks. Tähtsaks teguriks loodusressursside säilitamisel on ka külastaja käitumine looduses. Mõni üksik loodusressursse kuritarvitav külastaja võib teadlikult või enesele teadmata avaldada sama palju või rohkemgi keskkonnamõju kui seda teeb suur hulk inimesi (Kuresoo et al., 2010).

Rekreatsioonikonfliktid on seotud mitme muutujaga, milleks on rekreatsiooni motiivid, sotsiaalsed väärtused ja sallivus teiste külastajate vastu, stereotüüpne suhtumine teistesse külastajatesse (kas ATV-sõitjad on alati ülbed ja agressiivsed), eri tehnoloogiad, kogemus ja pühendumus, turvalisuse tunne ja sätestatud normid jne. Mõlemad, nii otsesed kui ka kaudsed kontaktid teiste isikutega nii samast grupist kui ka teisest külastajagruppidest võivad tuua kaasa konflikti. See võib tekkida huvigrupi sees, kahe huvigrupi vahel või grupi liikmete ja juhtide vahel. Mõni grupi liige võib omaks võtta kellegi teise (nt. grupijuh) käitumise ja hoiaku, et enda suhtes ära hoida konflikti või siis seda leevendada (Kuresoo et al., 2010).

Magistritöö on osa Eesti Maaülikooli ja Tallinna Ülikooli ühisest projektist „Rekreatiivsete, sportlike ja turismitegevuse mõjud kaitsealadel- tegevuste, huvigruppide ja tegevuspaikade kaardistamine ning külastuskorralduslike soovitude väljatöötamine.“ Teave selle kohta, kuidas Eesti mootorisportlased loodusalasid oma harrastusega tegelemisel kasutavad, on puudulik. Seetõttu on selle uurimistöö eesmärk välja selgitada, millist rolli täidavad mootorisporti harrastajad Eesti loodusaladel.

Töös on kasutatud nii kvantitatiivset kui ka kvalitatiivset metoodikat, mis võimaldab nii tulemusi üldistada, kui saada teada teavet üksiku harrastaja kogemuse kohta uuritava fenomeni kontekstis. Sellest tulenevalt on töös kasutatud andmete kogumiseks ankeetküsitlusi ja poolstruktureeritud intervjuusid.

Töö eesmärgi täitmiseks on autor sõnastanud järgmised uurimisküsimused:

1. Milline on Eesti mootorisporti harrastaja profiil?
2. Kuidas mootorisporti harrastajad Eestis loodusalasid kasutavad?
3. Millistel aladel peamiselt oma harrastusega tegeletakse?
4. Millised on sobilikud sõidukohad oma hobiga tegelemiseks?
5. Kuidas klubiline kuuluvus mõjutab mootorisporti harrastajate looduskasutust?

Töös on püstitatud järgmine hüpotees:

Mootorisporti harrastajad kasutavad oma hobiga tegelemiseks loodusalasid (sealhulgas kaitse all olevaid loodusalasid), sest puuduvad sobivad ametlikud sõidukohad.

Mootorisportialasid on palju ja mitmeid neist harrastatakse piiratud territooriumil tehiskeskkonnas. Antud töö vaatleb neid alasid, mis toimuvad looduskeskkonnas. Projekti raames toimunud tegevuste kaardistamisel selgus, et loodusaladel tegeletakse peamiselt motokrossi, enduro, ATV ja off-roadi harrastamisega, seega teisi mootorisportialasid selles uuringus põhjalikult ei käsitleta.

Lõputöö koosneb neljast peatükist, millest esimene peatükk keskendub teoreetilisele käsitlele, tuginedes erialakirjandusele ja samuti antakse ülevaade Eesti mootorisportist. Teises peatükis tutvustatakse lõputöö raames läbiviidavaid uurimismeetodeid, milleks on ankeetküsitlus ja poolstruktureeritud intervjuu. Kolmandas peatükis kajastatakse uuringute tulemusi. Neljandas peatükis tehakse uuringutulemustest lähtuvalt ja väliskirjandusele tuginedes järeldused.

Autor soovib tänada uuringus osalenud harrastajaid ja teenusepakkuja. Samuti soovib autor tänada juhendaja Tarmo Pilvingut ja kõiki teisi, kes magistr töö valmimisele kaasa aitasid.

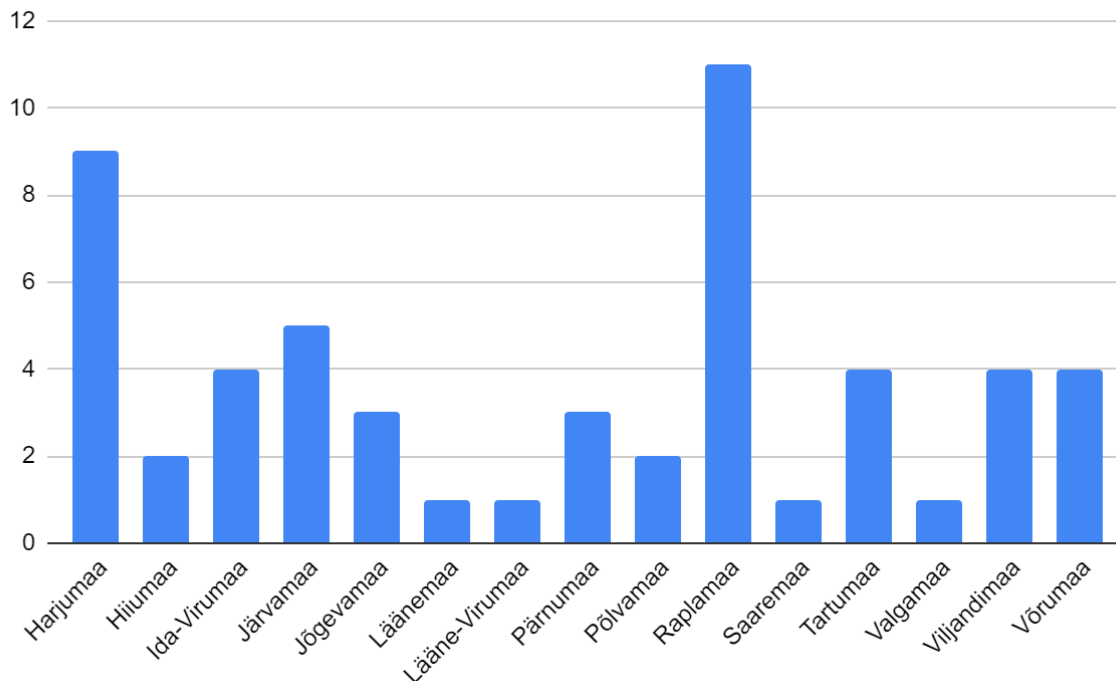
1. TEOREETILINE KÄSITLUS

1.1. Eesti mootorisporti lühiülevaade

Mootorisport on erinevaid mootorsõidukitevõistlusi hõlmav spordiharu, millest tuntumad on autosport ja mootorrattasport. Tuginedes Eesti Spordiregistri andmetele, on töö autor kaardistanud mootorisportist ülevaate saamiseks ametlikud püsirajad, klubide-ja harrastajate arvud jms. Lisaks ametlikele mootorisportiklubidele on Eestis ka mitmeid mootorisportiga seotud sotsiaalmeediagruppe ja foorumeid, mille liikmed ei ole kõik ametliku klubilise kuuluvusega.

1.1.1. Ametlikud tehnikasporti püsirajad

Eesti Spordiregistri portaali andmetel on ametlikke tehnikasporti püsiradasid kokku üle Eesti 55. Sinna kuuluvad auto-või mootorrattasporti ringrajad, kardirajad, auto-või mootorrattasporti krossirajad, supermotorajad ja muud tehnikasportirajad, va. veemotorajad. Statistikas ei kajastu erinevad karjäärid ja tööstusmaastikud ning riiklikud maastikusõidu alad (Eesti Spordiregister, 2021). Igas Eesti maakonnas leidub vähemalt üks ametlik tehnikasporti püsirada, kuid kõige rohkem on neid Raplamaal (11) ja Harjumaal (10) (Eesti Spordiregister, 2021).



Joonis 1. Tehnikaspordi püsirajad maakonniti (autori koostatud).

Kõige rohkem on ametlikest tehnikaspordi püsiradadest (nii tehisrajad kui ka looduskeskkonnas olevad) Eestis auto-või mootorrattaspordi krossiradu- 42, kardiradu on 9, auto- või mootorrattaspordi ringradu on kokku 6, puuduvad superspordirajad. Muude tehnikaspordi radade alla oli märgitud üks rada - Kaiu tehnikarada, kus saab sõita jäär aja sõitu (Eesti Spordiregister, 2021).

1.1.2. Mootorrattasport

Mootorrattaspordi ametlik alaliit on MTÜ Eesti Mootorrattaspordi Föderatsioon. Alaliidu alla kuuluvad järgmised alad: motokross, enduro, ringrada, trial, supermoto, mäkketõus, speedway, kiirendus ja mootorkelk. Juriidilisest isikust liikmete arv on 2020.a seisuga 82 (Eesti Mootorrattaspordi Föderatsioon, 2021).

Motokross on Eesti kõige populaarsem mootorrattaspordi vorm, kus võisteldakse suletud maastikuradadel. Tegemist on füüsiliselt väga raske alaga, kus võistlused toimuvad peaaegu igasugustes ilmastikuoludes (Eesti Mootorrattaspordi Föderatsioon, 2021).

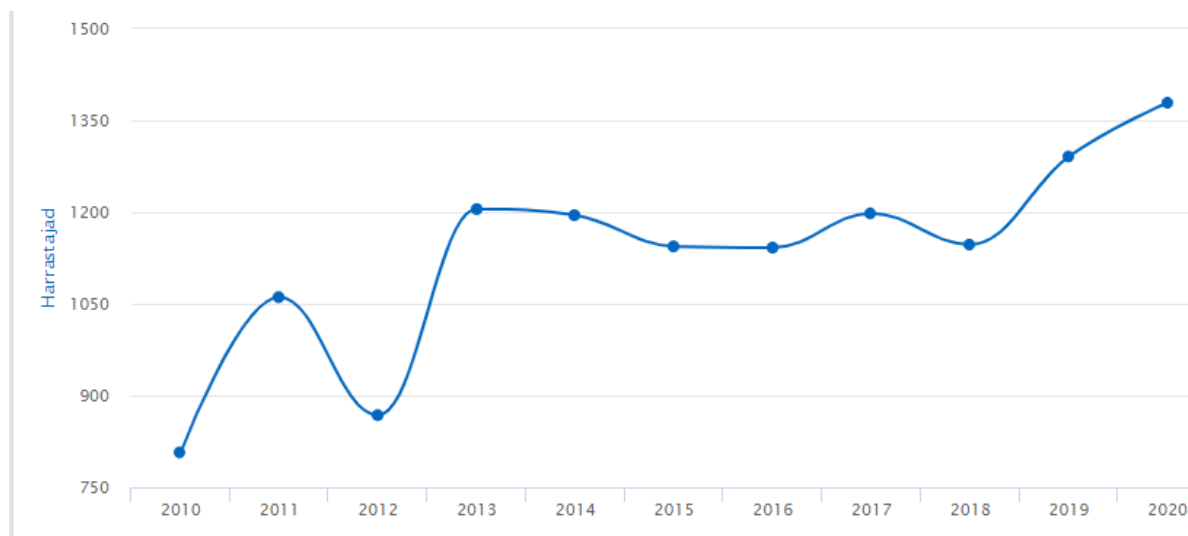
Enduro on maastikul sõidetav motosportdiala, mille klassikaline võistlus kestab kaks päeva. Ühe võistlusringi pikkuseks on 50-70 kilomeetrit, mida läbitakse vastavalt klassile 2-3 korda. Rada peab olema läbitav igasuguse ilmaga. Endurovõistluse eesmärgiks on panna proovile mootorrataste töökindlus ja osalevate võistlejate oskused. Võistlusrajal on ekstreem-, krossi- ja enduro kiiruskatsed, kus mõõdetakse parimat tulemust. Lisaks tuleb võistlejatel läbida ajakontrollpunkte, kuhu nad peavad jõudma täpselt õigeks ajaks – liiga varase või hilise ajakontrollpunkti jõudmise eest saab karistuse. Umbes kolmandik võistlusrajast võib kulgeda asfaldil. Kuna katsetelt ülesõidud toimuvad avalikel teedel ja jälgida tuleb kehtivaid liikluseeskirju, peab enduromootorratas olema registris arvele võetud ja kindlustatud, samuti peab võistlejal olema vastava kategooria juhuluba (Eesti Mootorrattaspordi Föderatsioon, 2021).

Mototrial on motosportdiala, kus on kõige olulisem tasakaal ja mootorratta valitsemine. Rada koosneb looduslikest ja kunstlikest takistustest või on see lihtsalt maastikule maha märgitud. Järsud mäenõlvad ja astangud on sõitjate jaoks kõige huvitavamad kohad. Tsikli pehmest kummisegust rehvide ja väikese sõidukiiruse tõttu ei teki maapinnale kuigi märgatavaid sõidujälgi. Seetõttu on trial loodussõbralik motosportdiala (Eesti Mootorrattaspordi Föderatsioon, 2021).

SuperMoto on vaatamänguline motosportdiala, kus võtavad omavahel mõõtu motokrossi ja ringraja taustaga sõitjad. Supermotot sõidetakse rajal, mis ligi 70% protsendi ulatuses on asfaltkattega ning 30% maastikul ja sisaldab motokrossi elemente. Erandina on mõnel rajal ka krossielemendid asfaltkattega rajal. Sõiduvahendina kasutatakse motokrossiratast, mis on läbi teinud mitmeid muudatusi, näiteks on sellel suuremad rattad, asfaldisõiduks sobivad rehvid, suuremad esipidurikettad, võimsam mootor, tugevdatud raam, lühema käiguga ja jäigem vedrustus jms. (Eesti Mootorrattaspordi Föderatsioon, 2021).

Mäkketõus on üks vaatamängulisemaid ja suuremaid publikuhulki ligitõmbavamaid motosportdialasid Eestis. Alal on siinkandis ka pikk ajalugu – esimese mäkketõusu Eestis korraldas Vallo Pöder aastal 1998 (Eesti Mootorrattaspordi Föderatsioon, 2021).

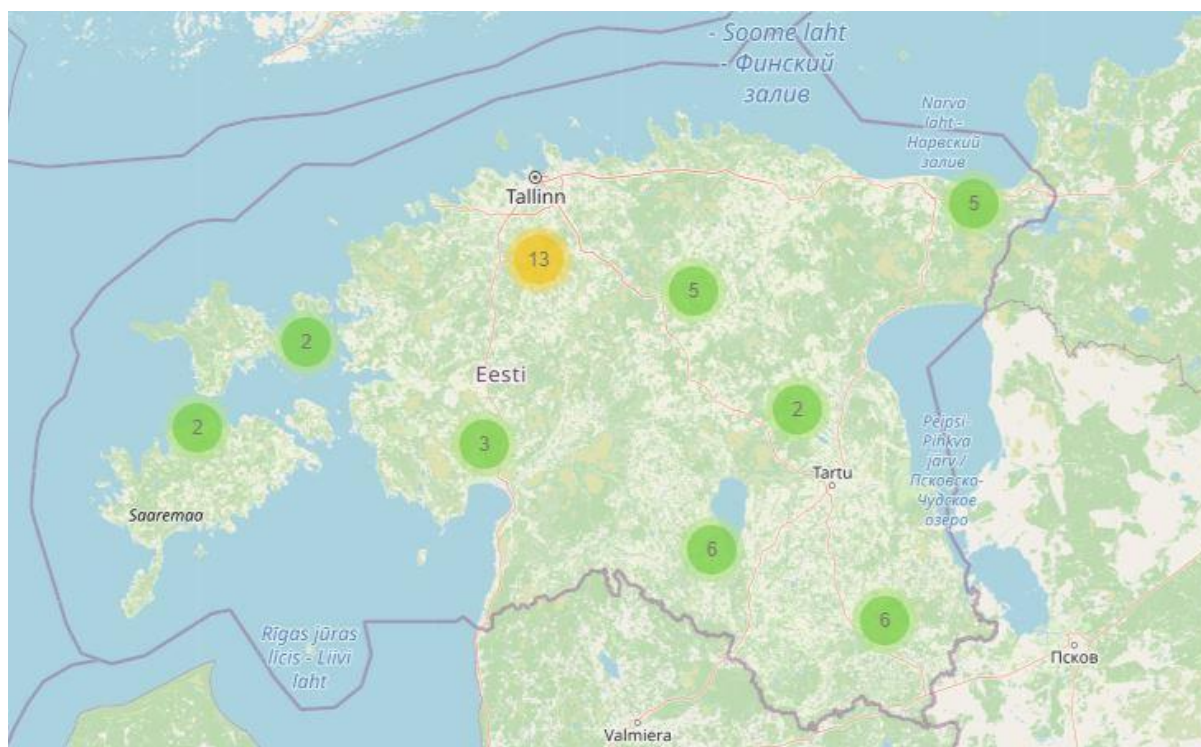
Mootorrattaspordiga tegeleb ametlikult 2020. aasta andmete põhjal 1381 harrastajat. Täiskasvanud harrastajaid on kokku 883, kellest mehi on 852 ja naisi 31. Noori on kokku 498, kellest poisse 442 ja tüdrukuid 56 (Eesti Spordiregister). Aastal 2010 oli mootorrattaspordi harrastajate arvuks 807 ja aastal 2013 oli juba 1205 registreeritud harrastajat. Sealt edasi on järgnevatel aastatel harrastajate arv olnud samaväärne. Aastal 2015 oli 1144 harrastajat. Viimastel aastatel on harrastajate arv vaikselt tõusnud ja aastal 2020 oli see arv 1381 (Eesti Spordiregister, 2021).



Joonis 2. Mootorrattaspordi harrastajate arv aastatel 2010-2020 (Eesti Spordiregister, 2021).

Mootorrattaspordi harrastajate arv on kõige suurem Harjumaal (34%), järgnevad Pärnumaa (14%) ja Tartumaa (13%). Teistes maakondades jääb harrastajate arv alla 6% üldharrastajate arvust. Hiiumaal ja Saaremaal ametlike harrastajate arv puudub (Eesti Spordiregister, 2021).

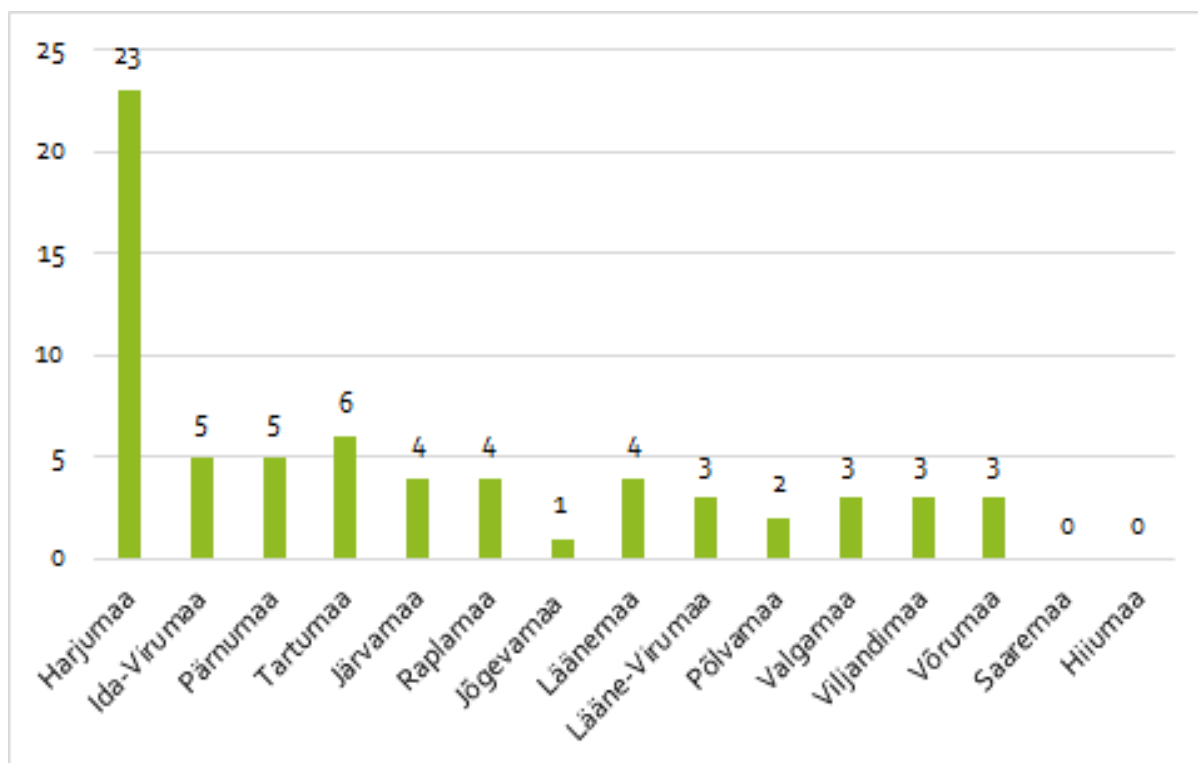
Spordiobjekte on kokku üle Eesti 44. Igas Eesti maakonnas asub vähemalt üks mootorrattaspordi objekt. Raplamaal asub 8, Harjumaal 6, Ida-Virumaal 5, Võrumaal 4 ja teistes maakondades juba vähem (Eesti Spordiregister, 2021).



Joonis 3. Mootorrattaspordi ametlike spordiobjektide arv maakonniti (Eesti Spordiregister, 2021).

Aastal 2020 oli registreeritud ametlikke mootorrattaspordi organisatsioone 66, spordikoole 3 ja 61 treeneri töökohta (Eesti Spordiregister, 2021).

Harjumaaal tegutseb 23 motosportklubi, Tartus 6, Ida-Virumaal ja Pärnumaal 5. Teistes maakondades on klubide arv väiksem. Järvamaal, Raplamaal, Läänemaal 4. Lääne-Virumaal, Valgamaal, Võrumaal ja Viljandimaal on 3 motosportklubi ja Põlvamaal 2 ja Jõgevamaal 1. Saaremaal ja Hiiumaal ei ole ühtegi registreeritud mootorrattaspordi organisatsiooni (Eesti Spordiregister, 2021).



Joonis 4. Motospordiklubide arv maakonniti (autori koostatud).

1.1.3. Autosport

Autospordiga tegeleb ametlikult 2020. aasta andmete põhjal 407 harrastajat. Täiskasvanud harrastajaid on kokku 305, kellest mehi on 377 ja naisi 30. Noori on kokku 102, kellest poisse 93 ja tüdrukuid 9 (Eesti Spordiregister, 2021).

Autospordi ametlik alaliit on Eesti Autospordi Liit. Eesti Autospordi Liidul on eraldi alakomiteed: ralli, ringrada, rallikross, jäärada, kiirendus, 4x4 off-road, veoautosport, drift, kardisport ja rahvasport (Eesti Autospordi Liit, 2021). Autospordi alaliitudest on käesolevas töös uuritavaks sihtrühmaks 4x4 off-road, mis hõlmab selliseid maastikusõidukite tüüpe nagu ATV ja maastikuauto.

Eesti Autospordi Liidu üheks alakomiteeks on 4x4 off-road. Komitees on kokku kümme liiget, kuhu kuuluvad ka erinevate võistlusklasside koordinaatorid. Võisteldakse kahel erineval alal, milleks on maastikusõidukite orienteerumine ja ringraja võistlused. 2021. aasta

võistluskalendrisse on lisatud ka rahvaoffroadi võistlusi, nt. Kevadküünd, Alaveski cup, Kotre muda (Eesti Autospordi Liit, 2021).

Off-road orienteerumisvõistlustel proovitakse leida maastikusõidukiga võimalikult palju maastikule paigutatud kontrollpunkte etteantud koordinaatide põhjal ja etteantud võistlusaja jooksul. Tegemist on valdavalt valikorienteerumisega. Sugugi alati ei pruugi olla nii, et rasketes tingimustes sõitjad võidavad, kergemini ligipääsetavaid kontrollpunkte jõuab sama ajaga leida üles rohkem, seega sõltub kõik võistlejate taktikast ning võimest teha õigeid otsuseid (Eesti Autospordi Liit, 2021).

Võistlustel antakse kontrollpunktide asukohad valdavalt koordinaatidena. Nende otsimiseks võib kasutada GPS-seadet, kuid parimaks lahenduseks on siiski kaarditarkvara ja GPS vastuvõtjaga varustatud sülearvuti. Selleks, et fikseerida oma kohalolek kontrollpunktis, tuleb kontrollpunktis teha foto. Võistlusmasin tuleb saada kontrollpunktile nii lähedale, et võistleja saab üheaegselt puudutada kätega kontrollpunkti ja võistlusmasinat ning kaasvõistleja teeb sellest kontrollfoto. Võistlustel kasutatakse samuti muudelt orienteerumise aladelt tuttavaid elektroonilisi markeerimisseadmeid (Eesti Autospordi Liit, 2021).

Võistlustest osavõtjatele on loodud erinevad masinaklassid. Võistlema pääseb nii tavalise maastikumasinaga kui ka spetsiaalselt võistlemiseks ehitatud võistlusmasinaga. Turvalisuse tagamiseks peab iga võistkond koosnema vähemalt kahest võistlejast, et õnnetuse korral ei jääks keegi üksi (Eesti Autospordi Liit, 2021).

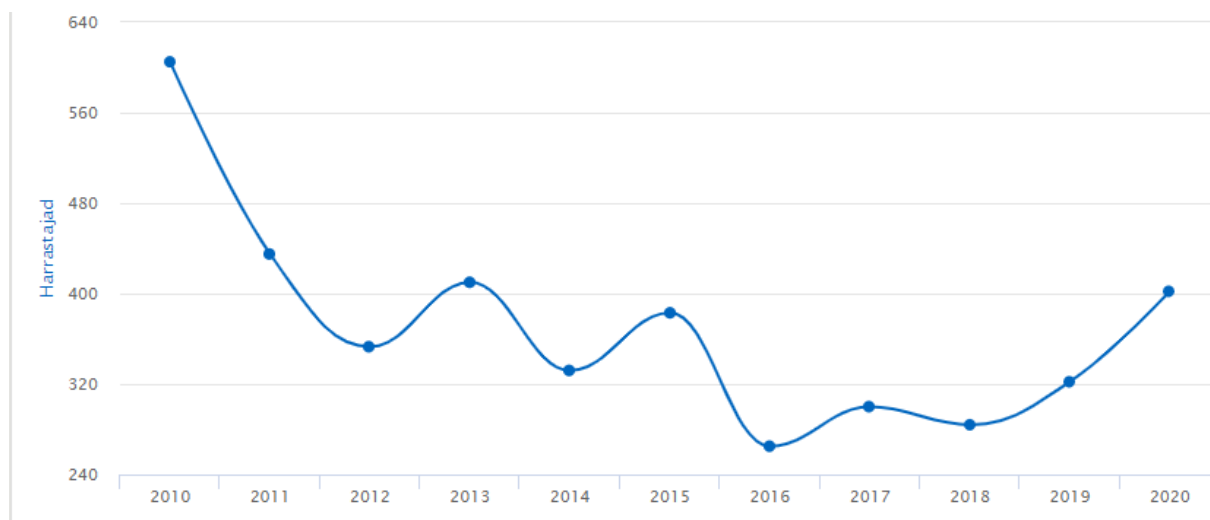
Selleks, et saada maaomanike luba ka edaspidi võistluste korraldamiseks, proovivad harrastajad võimalikult vähe teha kahju loodusele ning läbi selle maaomanikele. Võistlustel on eriti oluline, et võistlejad järgiksid neile tehtud ettekirjutusi ning sõidaksid mööda lubatud teid ja alasid. Üheks väga oluliseks põhimõtteks off-road harrastajate keskel on see, et olenemata võistlusklassist abistatakse alati hädasolijaid ning kedagi ei jäeta lootusetus olukorras üksi (Eesti Autospordi Liit, 2021).

Alates 2017. aastast võisteldakse ka ringrajasõidus. 2021. aastast on võistlusklasse viis (k.a. ATV). Võistluspaigad on valitud tehniliste eeltingimuste ja maastiku läbitavuse kaalutlusel sobivatesse võistluskeskustesse. Kõik sarja osavõistlused on üles ehitatud silmas pidades

selle spordiala vaatamängulisust, ekstreemsust, võistlejate adrenaliinivajadust (Eesti Autospordi Liit, 2021).

Rajal on erinevad takistused, nt. veetakistus, mäest laskumine, mäkketõus, erinevad turnimise elemendid ja võistlused toimuvad sõltumata ilmastikuoludest. Eesti Autospordi Liidu poolt on kehtestatud 4x4 off-road ringrajasõidu karikasarja etappide reeglid ja karistused (Eesti Autospordi Liit, 2021).

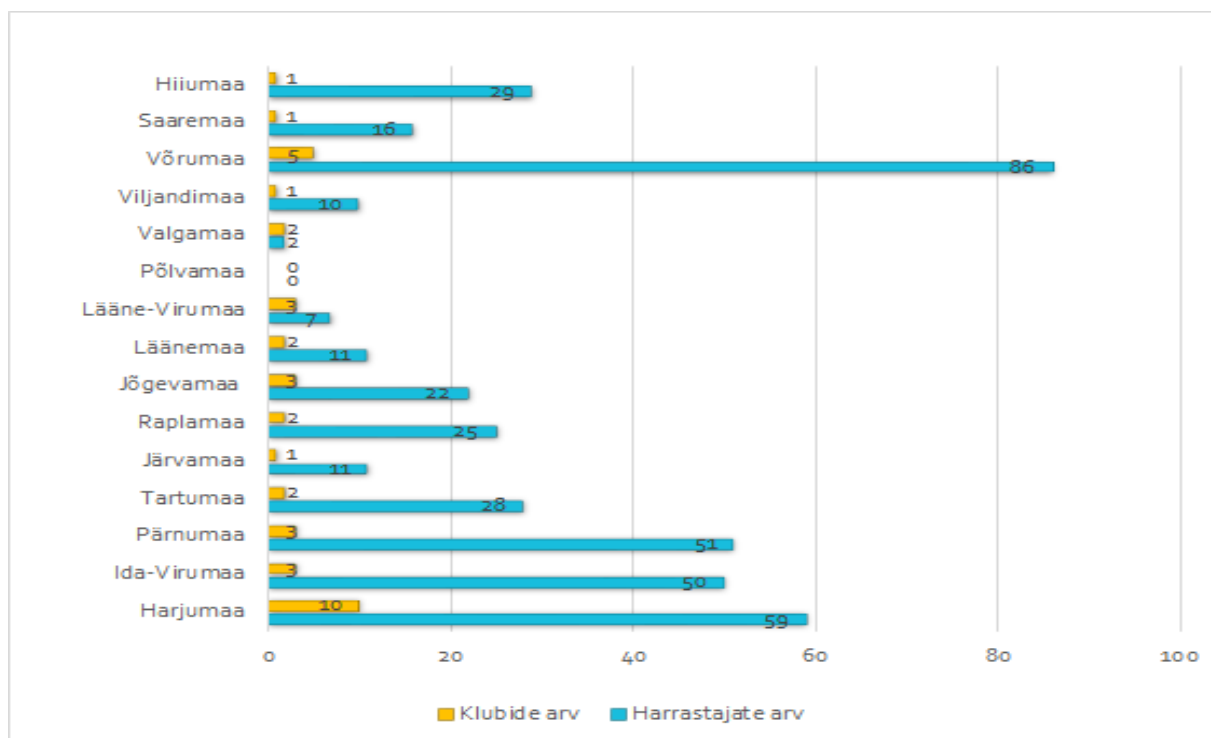
Aastal 2010 oli autospordiga tegelevate ametlike harrastajate arvuks 605. Aastal 2012 langes harrastajate arv 353-ni ja 2016. aastal 265-ni. Alates 2018. aastast on harrastajate arv vaikselt tõusnud ja 2020. aastal oli ametlik autospordiga tegelevate harrastajate arv 407 (Eesti Spordiregister, 2021).



Joonis 5. Autospordi harrastajate arv aastatel 2010-2020 (Eesti Spordiregister, 2021).

Kõige rohkem harrastajaid autospordiklubides on Võrumaal (86), järgnevad Harjumaa (59), Pärnumaa (51) ja Ida-Virumaa (50). Hiiumaal, Tartumaal, Jõgevamaal ja Raplumaal on harrastajate arv alla 30 ja teistes maakondades on see arv juba veel väiksem. Põlvamaal pole ühtegi registreeritud autospordiharrastajat (Eesti Spordiregister, 2021).

Harjumaal tegutseb kõige rohkem klubisid- 10. Teistest maakondadest on Võrumaal 5, Ida-Virumaa, Pärnumaal, Jõgevamaal ja Lääne-Virumaa 3 autospordiklubi. Teistes maakondades on see arv väiksem. Põlvamaal ei ole ühtegi registreeritud mootorrattaspordi organisatsiooni (Eesti Spordiregister, 2021).



Joonis 6. Autospordiklubide arv maakonniti (autori koostatud).

Spordiobjekte on kokku 22, neist kõige rohkem asub Harjumaal- 5. Valgamaal ja Tartumaal on 3 spordiobjekti. Hiiumaal, Saaremaal, Ida-Virumaal, Lääne-Virumaal, Põlvamaal spordiobjektid puuduvad (Eesti Spordiregister, 2021).

Aastal 2020 oli registreeritud ametlikke autospordi organisatsioone 39, spordikoolid puudusid ja treeneri töökohti on 51 (Eesti Spordiregister, 2021).

1.2. Rekreatiivsete tegevuste mõju loodusaladele

Rekreatsioon on üks kiiremini kasvav majandussektor maailmas ja see pakub inimestele mitmeid hüvesid. Võimalike rekreatsiooni negatiivsete mõjude hindamine on säästva majandamise seisukohast väga oluline (Naidoo & Burton, 2020).

Ülemaailmne kaitsealade külastatavuse arv on hinnanguliselt 8 miljardit külastust aastas (Balmford et al., 2015). Võrreldes aastaid 2000 ja 2009 tõusis Ameerika Ühendriikides

rekreatiivsete tegevuste harrastajate arv 7,5% ja kaitsealade külastatavus tõusis 32,5% (Cordell, 2012).

Seoses rahvusvahelise turismi kiire kasvuga areneb ka rekreatsioon ja ökoturism arengumaades. Kaitsealade külastatavus Aafrikas, Aasias ja Lõuna-Ameerikas on tõusnud 2,5-5% aastatel 1992-2006 (Balmford, 2009).

Üldiselt arvatakse, et rekreatiivsete tegevuste läbiviimine kaitsealadel on otseselt seotud loodusliku elurikkuse säilimisega (Naughton-Treves et al., 2005).

Kaitseala haldaja üheks peamiseks eesmärgiks on bioloogilise mitmekesisuse kaitsmine rekreatiivsete tegevuste võimalike negatiivsete mõjude eest. Kaitsealade külastatavus suureneb ja samuti suureneb nõudlus teaduspõhiste uurimustööde järele, mis aitaksid selliseid dilemmasid lahendada (Larson et al., 2016).

Võimaluste loomine rekreatiivsete tegevuste läbiviimiseks on arenenud riikides ajalooliselt olnud loodusalade määratlemisel üheks oluliseks osaks. Samas aga on arengumaades rekreatiivsed tegevused ja ökoturism olnud oluliseks vaesuse leevendajaks (Becken & Job, 2014). Ökoturism võib olla üheks võimaluseks, kuidas rekreatiivseid tegevusi kontrollida (Kuresoo et al., 2010).

On mitmeid positiivseid rekreatsiooni kasutegureid inimese tervisele ja kogukondadele. Inimesed, kellel on ligipääs loodusaladele, elavad kauem ja värskes õhus mängimine toetab laste vaimset ja füüsilist tervist (McCurdy et al., 2010). Rekreatsioon võib olla ka majandusliku tulu allikaks kaitsealadel elavatele kogukondadele (Zaradic et al., 2009).

Vaatamata eelpool mainitud kasuteguritele arvatakse rekreatsioonil olevat negatiivne mõju bioloogilistele kooslustele. Rekreatsioon on juhtiv faktor taimede ja loomaliikide ohustatusele Ameerika Ühendriikides ja on välja toodud ohuallikana 188-le ohustatud linnu liigile üle maailma (Larson et al., 2016).

Rekreatsiooni mõjud loomaliikidele hõlmavad erinevaid häiringuid, nagu näiteks lindude tihedam lendamine ja suurenenud valvsus, samuti muudatused elupaikade ruumilises ja ajalises kasutuses, vähenenud arvukuses ja asustustiheduses, samuti psühholoogiline stress, vähenenud järelkasv ja muutused liigirikkuses ja kooslustes (Larson et al., 2016).

Samas leidub ka rekreatsiooni positiivseid mõjusid loomadele. Näiteks vareslased ja närilised on väga kohanemisvõimelised, mida näitasid mitmed uuringud. Nad harjuvad kiiresti inimehäiringutega, toitudes inimtegevuse tagajärjel tekkinud jäätmetest (Larson et al., 2016).

Rekreatiivsetest tegevustest on kõige suurem negatiivne mõju talvistel tegevustel maastikul. Sellele järgnevad suvised tegevused maastikul ja veega seotud tegevused (Larson et al., 2016).

Talvistel aktiivsetel tegevustel on tunduvalt suuremad negatiivsed mõjud loomadele kui suvistel. Sellel on mitmeid seletusi. Näiteks on lumistes oludes inimeste eest põgenemine loomadele energiakulukam. Paljude liikide jaoks on toit talvel kesisem ja vähem kvaliteetne, mistõttu on nende ümberasumise võime piiratud, vältimaks inimtegevusega piirkondi (Thiel et al., 2008).

Rekreatiivsete tegevuste mõju avaldub looduslikele liikidele erinevalt, seetõttu on keeruline tasakaalu leidmine elurikkuse säilimise ja rekreatsiooni vahel. See tõdemus õigustab antud teemal lisauuringute tegemist, mille tulemusena saab kehtestada rekreatiivsete tegevuste läbiviimisele piiranguid. Piirangute kehtestamine peaks omakorda tõstma harrastajate keskkonnateadlikkust, millest tulenevalt vähenevad kahjustused loodusaladele (Larson et al., 2016).

Kaitsealade külastatavuse tõus on lisaks ökoloogilisele koormustaluvusele mõjutanud ka sotsiaalset koormustaluvust. Erinevate eesmärkidega külastajate vahel võivad tekkida konfliktid, sest käitumine loodusaladel on erinev. Üldiselt kipuvad rekreatsiooniga kaasuvad konfliktid, eriti just motoriseeritud ja motoriseerimata rekreatsiooni konfliktid, olema asümmeetrilised ehk ühesuunalised. ATV-sõitja häirib jalgsi liikujat, aga vastupidist häirimist tuleb ette harva (Kuresoo et al., 2010).

Selleks, et looduses liikumise reeglid oleksid kõigile üheselt arusaadavad, on kirja pandud igäuheõigus. Kõiki õigusi ja kohustusi, mis seovad inimest loodusega, nimetatakse kokkuvõtvalt igäuheõiguseks. Tegu on eetiliste tõekspidamistega, mida on austanud juba meie esiisad ja mis tuginevad nii tavadele kui seadustele. Looduses tuleb käituda vastutustundlikult ja mõistlikult. Kindlasti ei või häirida linde ja loomi ning kahjustada nende elupaiku, häirida kodurahu ja kahjustada omandit, vigastada puid ja põõsaid ning saastada ja prügistada. Mida selgemalt maaomanik oma soove väljendab, seda vähem võib tekkida arusaamatusi ja konflikte (Keskkonnaministeerium, 2015).

Ettepanekud, et vähendada looduskahjustusi kaitsealadel (Larson, et al., 2016)

- rohkem metsikuid suuri alasid- ilma teedeta alad, millega väheneb loomade häiring.
- informeerida külastajat müra mõjust tundlikele liikidele
- külastajate arvu piiramine päevas
- külastatavuse piirang pesitsusperioodidel
- tundlike alade piiramine aedadega
- elukohtade/kasvukohtade taastamine
- hoida külastajad radade peal/lemmikloomad rihma otsas

Infrastruktuuri loomine eri tegevuste tarvis, kindlate alade kehtestamine ja külastajate gruppide üksteisest eraldamine on võimalus, kuidas konflikte saaks ära hoida. Näiteks eraldi rajad ratsutajatele ja jalgratturitele, eraldi telkimiskohad veematkajatele ja jalgsimatkajatele jne. (Kuresoo et al., 2010).

1.3. Motoriseeritud aktiivsete tegevuste mõju loodusaladele

Kõik rekreatiivsed tegevused avaldavad mõju keskkonnale. Maastikusõidukiga sõitmine mõjutab loodust (Meadows et al., 2008). On mitmeid põhjusi, miks motoriseeritud aktiivseid tegevusi peetakse üheks suurimaks kahjude tekitajaks loodusele.

Maastikusõiduk (nt. ATV) on mootori jõul maastikul liikumiseks ettenähtud liiklusvahend, mis ei ole liiklusseaduse tähenduses mootorsõiduk. Maastikusõidukid peavad Eestis olema registreeritud. Looduskaitseseadus keelab maastikusõidukiga sõita sihtkaitse- ja piiranguvööndis. Kaitsealal on lubatud maastikusõidukiga sõitmine kaitseala valitseja nõusolekul. Juhul, kui maastikusõiduk vastab mootorsõiduki nõuetele, on põhimõtteliselt

võimalik see registreerida ka mootorsõidukina, mis võimaldab sellega erinevalt maastikusõidukitest liigelda teedel (Transpordiamet, 2021).

Ratasmaastikusõiduk ATV (inglise keeles All-Terrain Vehicle) on kolme- või neljarattaline sõiduk, mis tuleb toime raskesti läbitaval maastikul. Eesti liiklusseaduse järgi on maastikusõiduk vähemalt kolmerattaline maastikusõiduk, mille sisepõlemismootori töömaht on üle 50 cm³ ja mis on valmistaja poolt ette nähtud maastikul liikumiseks (Liiklusseadus, 2000).

Mootorratas (kõnekeeles ka tsikkel) on külghaagisega (ehk külgkorviga) või külghaagiseta kahe- või kolmerattaline mootorsõiduk, mille sisepõlemismootori töömaht on üle 50 cm³ või valmistajakiirus on üle 45 km/h (Liiklusseadus, 2000).

Erinevad uuringud näitavad, et motoriseeritud aktiivsete tegevuste poolt põhjustatud peamisteks negatiivseteks mõjudeks peetakse müraga kaasnevaid häiringuid metsloomadele, taimestiku kahjustusi, pinnase erosiooni ja vee kvaliteedi halvenemist.

Rööpad, tolmutamine ja muutused taimeliikide koosseisus on maastikusõiduki kasutamisest tulenevad füüsilised mõjud keskkonnale (Meadows et al., 2008).

Veega täitunud rööpad tekitavad erosiooni. Erosioon on mulla kadu. Erosioon tekib, kui sademete hulk on suurem kui mulla veeläbilaskevõime. Taimkatte kadu suurendab erosiooni ohtu. Taimkate suurendab veeläbilaskvust pinnasel, taimede juured tugevdavad mulla struktuuri ja oma katvusega ei lase tuulel mullaosakesi ära viia (Meadows et al., 2008).

Tolmutamine põhjustab tuuleerosiooni. Tuuleerosioon ehk deflatsioon on mullaosakeste ümberpaigutumine tuule toimetel. Tuul haarab kaasa osakesi maapinnalt. Kergemad osakesed võidakse kanda mitme kilomeetri kaugusele, kus need tuulevaiksemates kohtades, tuulealustel nõlvadel, nõgudes ja metsades maha langevad. Kui tolmu koguneb taimestikule, võib olla häiritud fotosüntees, mis omakorda võib põhjustada taime kasvu ja paljunemise vähenemist (Ouren, 2007).

Pinnase tihenemine mõjutab selle füüsikalisi, keemilisi ja bioloogilisi omadusi. Tihenenud pinnase puhul väheneb mulla poorsus, suureneb mulla tihedus, tugevus ja mahuline vee sisaldus. Mulla kahjustumine väljendub mulla tihenemises, sest tihenenud mullas ei liigu vesi kuigi hästi ja see pärsib tervikuna mulla funktsionaalsust. Mida raskem sõiduk ning mida

rohkem ületusi, seda tugevamalt muld kokku surutakse. Tugevalt kokkusurutud mullas on taimede juurte ligipääs veele ja toitainetele piiratud (Vennik, 2019).

Erosioon tekib igasugustel maastikutüüpidel, aga selle ulatust ja tekke kiirust on võimalik suurendada nii looduslike kui ka inimhäirete kaasabil (Megahan, 1990). Aktiivsed tegevused, nagu ATV-ga sõitmine, vähendavad mulla pealmist kihti (nt. metsakõdu ja taimestik) ja see võib kahjustada looduslikku veerežiimi, mis suurendab erosiooni (Grigal, 2000).

Mullad, mis on kaetud tiheda taimestikuga ja metsakõduga, on kõige vastupanuvõimelisemad erosioonile. Metsakõdu aitab vältida ka erosiooni, mis tekib vihmast ja lumest. (Megahan, 1990). Kui taimestik ja metsakõdu on maastikusõidukiga sõitmisest kahjustatud, väheneb mullapinna karedus, mis hõlbustab seega veevoolu suurenemist piki mullapinda (Megahan, 1990).

Maastikusõidukid suurendavad erosiooni ja setete kontsentratsiooni, eemaldades pinnaselt katte ja tihendades pinnast, vähendades seega infiltratsiooni. Maastikusõidukiga sõitmine on seotud setete jõudmisega veekogudesse (Misak, 2002). Suurenenud setted vähendavad vee kvaliteeti, kalade elupaikade hulka ja paljunemisedukust (Newcombe & MacDonald, 1991).

Sõidukite mõju veekvaliteedile ja veesüsteemidele ei piirdu vaid hõljuvate setete suurenemisega vooluveekogudes. Maastikusõidukitega sõitmine veekogudes või nende läheduses kujutab endast tõsist veereostuse ohtu, millel võib olla ka veeloomade populatsioonidele kahjulik mõju. Raja omadused, sealhulgas raja kumerus ja kalde protsent mõjutavad ATV-ga sõitmisel vee kvaliteeti (Garret, 2001).

Rööpad ja vähenenud mullakate on maastikusõidukiga sõitmisel kaks olulist mõju, mis on tihedalt seotud radade omadustega. Kõige rohkem tekib maastikusõidu radadel rööpaid kurvides ja mägedes (nii üles kui ka alla sõites). Tulenevalt rööbaste poolt tekitatud muutustele mulla struktuuris, kasvas erodeeritus nendel lõikudel kolm korda. 99% taimkattest hävineb kurvides ja 41-62% sirgetel lõikudel ning mäest alla sõidul (Meadows et al., 2008).

Motoriseeritud aktiivsed tegevused mõjutavad maapinna loomulikku taastumisvõimet. Näiteks, kui heinamaa võib taastuda ühest ATV läbisõidust suhteliselt lühikese aja jooksul, siis mitmed läbisõidud põhjustavad sageli kahjustusi, mida loodus ei suuda ise taastada. Maastikusõidukite poolt kahjustatud alade taastumine on raskendatud seni, kuni alade kasutamist jätkatakse (Meadows et al., 2008).

Ühest uuringust (Meadows et al., 2008) selgus, et maastikusõidukite mõjud looduskeskonnale ei sõltu sõiduki tüübist, rehvi muustrist, mootori võimsusest. ATV matkad on otseselt seotud taimede kasvukiiruse ja kohalike liikide arvukuse vähenemisega ning võõrliikide arvukuse suurenemisega (Ouren et al., 2007). Pinnasele ja taimestikule kahjulike mõjude vähendamiseks on vaja kehtestada mootorispori harrastajatele hooajalised liikumispiirangud (Ahlstrand & Racine, 1993).

Kõik motoriseeritud aktiivsed tegevused avaldavad mõju elusloodusele. Mõjud loomadele avalduvad näiteks elupaikade killustatuses ja ümberkujunemises (Ouren et al., 2007).

Elupaiga killustumine ehk fragmenteerumine on pideva ja ulatusliku elupaiga jagunemine väiksemateks ning ruumiliselt rohkem eraldatud osadeks. Elupaikade fragmenteerumisega toimub tavaliselt üheaegselt ka elupaikade hävimine. Kuigi mõned elupaigad võivad olla killustunud looduslikel viisidel, on inimtegevuse tagajärjel maastik killustunud üle terve maailma, muutes sellega elupaikade ühendatavust ja kvaliteeti (Wilson et al., 2016).

Kahanenud alad vähendavad loomade elupaikasad ning suurenenud isolatsioon takistab loomade liikuvust fragmentide seas. Väheneb ka üldine lindude, imetajate, putukate ja taimede arvukus ning muutuda võivad terved koosluste struktuurid. Väikesed muutused kliimas, ressurssides või muudes tegurites, mis suurtes populatsioonides ei ole tähelepanuväärsed ja oleksid kiiresti korrigeeritavad, võivad väikestes ja isoleeritud populatsioonides olla lausa katastroofilised. Seega on elupaikade fragmenteerumine oluline põhjus liikide väljasuremises (Rozenweig, 1995).

Elupaikade killustatus võib pesitsevate lindude paljunemisedukust vähendada ja arvatakse, et see on mõnede metslinnu liikide arvukuse vähenemise peamine põhjus (Robinson et al., 1995).

Motoriseeritud aktiivsete tegevuste üheks suurimaks mõjuks metsloomadele peetakse müraga kaasnevaid häiringuid. ATV poolt tekitatud 80 detsibelline müra levib tiheda taimestiku puhul 15 meetri kaugusele, kui see puudub, siis levib müra kuni 250 meetrini 56 dB tugevusega. Samades tingimustes levib kahe ATV poolt tekitatud müra 3 km kaugusele (Karasin, 2003).

Müral võib olla otseseid ja kaudseid mõjusid metsloomadele. Keskmine ATV poolt tekitatav müratase on 81-111 dB. Sellise mürataseme läheduses viibimine võib põhjustada metsloomadele otsest kahju, näiteks kuulmiskahjustuse tekkimist. Samuti mõjutab müra

otseselt kiskjate-saakloomade vahelisi suhteid. Kaudselt võib müra põhjustada loomade südame löögisageduse tõusu ja mõjutada selliseid käitumismustreid nagu pesitsemine, paljunemine või poegade söötmine ja toitmine. Need mõjud võivad mõjuda hävitavalt, olenevalt aastaajast, metslooma energiatasemest ja häire ulatusest (Karasin, 2003).

Motoriseeritud aktiivsete tegevuste poolt tekitatud negatiivseid mõjusid saab leevendada. Näiteks õige sõiduraja valikul saab vältida erosiooni teket. Kahjuks ei saa negatiivseid mõjusid loomadele aga leevendada muudmoodi, kui tuleb kehtestada sõidupiirangud (Karasin, 2003).

Kokkuvõttev tabel motoriseeritud aktiivsete tegevuste mõjudest loodusaladele on autor koondanud Tabelisse 1.

Tabel. 1 Motoriseeritud aktiivsete tegevuste mõjud loodusaladele (Meadows et al., 2008; Ouren, 2007; Karasin, 2003; Misak, 2002; Megahan, 1990; Grigal, 2000).

Loomad	Taimestik	Pinnas	Veekogud
Elupaikade muutused (ümberkujunemine, vähenemine jms.)	Taimede kasvukiiruse aeglustumine	Pinnase tihenemine	Hõljuvate setete suurenemine
Loomade liikumine on takistatud	Kohalike liikide arvukuse vähenemine	Poorsuse vähenemine	Vee kvaliteedi vähenemine
Väheneb liikide arvukus	Võõrliikide arvukuse suurenemine	Mullakihi vähenemine ja taimkatte kadu	Kalade ja teiste veeloomade elupaikade vähenemine
Pesitsemise vähenemine	Muutused liikide koosseisus	Loodusliku veerežiimi kahjustumine	Kalade ja teiste veeloomade paljunemisedukuse vähenemine
Kuulmiskahjustused	Häiringud fotosünteesis	Vee läbilaskevõime vähenemine	Veereostuse oht
Mõjutused kiskjate-saakloomade vahelistes suhetes	Taimede juurte ligipääs veele ja toitainetele piiratud	Maapinna loomuliku taastumisvõime vähenemine	Taimkatte kadu

2. METOODIKA

Uurimustöö on teostatud kombineeritud uuringudisaini kasutades, mis hõlmab nii kvantitatiivset kui kvalitatiivset metoodikat. Töös on kasutatud kvantitatiivset meetodit eesmärgiga kaasata võimalikult suur hulk mootorisporti harrastajaid ning kvalitatiivset meetodit, et saada täpsemat ja põhjalikumat teavet, mis põhineb seotud osapoolte isiklikul kogemusel.

Küsitluste ja intervjuude teemad jagunesid viieks suuremaks alagrupiks: 1) sihtgrupp ja harrastaja profiil, 2) sihtkoht ja sõidukoha eelistused, 3) mõju keskkonnale, 4) maaomand, 5) häiringud.

Küsitluste küsimused asuvad magistritöös Lisas 1 ja Lisas 2, intervjuude küsimused Lisas 3 ja Lisas 4.

Magistritöö kvantitatiivses osas koguti andmed ankeetküsitluse teel. Ankeetküsitluse kasuks otsustati põhjusel, et sooviti koguda informatsiooni võimalikult paljudelt erineva kogemusega ja eri liikumisvahendiga mootorisportiharrastajatelt ja teenusepakkujatelt. Küsitlus saadeti e-kirja teel mootorisportiklubide liikmetele ja teenusepakkujatele ajavahemikul oktoober kuni detsember 2020. aastal. Autor jagas küsitlust mootorisportiga seotud sotsiaalmeedia gruppides ja foorumites. Küsitlusele vastas 190 harrastajat ja 4 teenusepakkujat. Harrastajate ankeet koosnes 30 küsimusest, millest 5 olid valikvastustega, 9 olid hinnangu andmisega ja 16 avatud küsimust. Teenusepakkujate küsitlus koosnes 38 küsimusest, millest 1 oli valikvastustega, 9 olid hinnangu andmisega ja 28 avatud küsimust. Autor analüüsis andmeid kirjeldava statistika meetodil, kasutades andmetöötlusprogrammi MS Excel. Autor koostas andmetest sagedustabelid ja tulemuste saamiseks kasutas analüüsimisel aritmeetilist keskmist.

Magistritöö kvalitatiivsed andmed on kogutud poolstruktureeritud intervjuudega. Uurimuse käigus intervjueriti erinevate mootorisportialade harrastajaid ja teenusepakkujaid, et tuua esile variatiivsus.

Intervjuud viidi läbi jaanuar-märts 2021.a. Valimi suurus oli 8 inimest. Intervjuude valimi koostamisel lähtus autor mootorisportialade populaarsusest Eestis, tuginedes eelnevalt läbiviidud küsitluste tulemustele. Motoriseeritud aktiivsetest tegevustest viis autor läbi intervjuud ATV, enduro, motokrossi ja off-roadi harrastajatega ja teenusepakkujatega. Valimisse kuuluvad inimesed leidis töö autor läbi soovitude. Intervjuud viidi läbi videokõne vahendusel. Intervjuud kestsid 45-70 minutit. Intervjuud salvestati helisalvestistena ning hiljem transkribeeriti MS Word dokumentidesse elektroonilisel kujul. Intervjuud kodeeriti ehk töö tekst jagati osadeks eesmärgiga seda põhjalikult uurida ja mõista. Seejärel jagas töö autor jaotatud teksti osa kategooriateks. Analüüsi viimases osas uuriti kategooriate omavahelisi suhteid ja hierarhiaid ning rühmitati sarnasuse alusel (Flick, 2006).

3. TULEMUSED

3.1. Harrastajate küsitluse tulemused

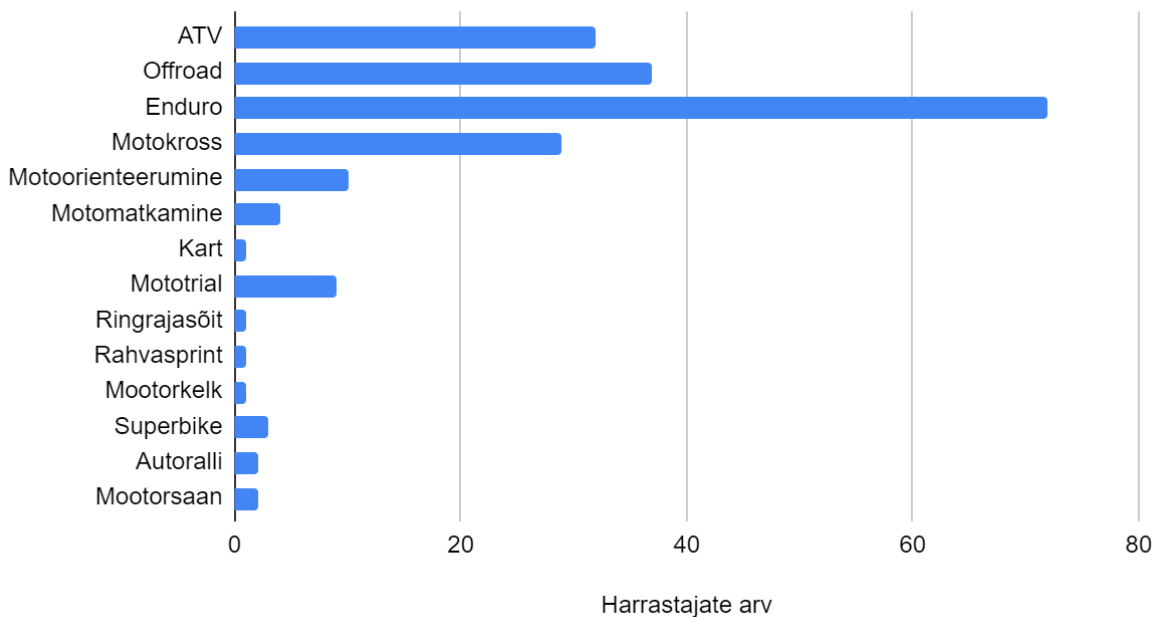
Kokku vastas küsitlusele 190 harrastajat ajavahemikul 16.10-27.11.2020. Üle poole vastanutest (58,1%) olid vanuses 21-40 aastat. 34,4% vastanutest olid 41-60- aastased ja 7,5% moodustasid kokku kuni 20- aastased ja üle 61- aastased küsitlusele vastajad. 89,8% vastanutest olid mehed ja 10,2% naised.

Kõige rohkem oli vastanute seas keskharidusega inimesi 49,5%, järgnes 43,5% kõrgharidusega vastanute arv ja 7% moodustas kokku algharidusega ja põhiharidusega küsitlusele vastanute arv. Keskmine küsitlusele vastaja oli keskharidusega mees vanuses 20-40.

Enamik vastajatest elab Harjumaal (46,3%), järgneb Tartumaa (20,4%), Pärnumaa (9,3%) ja Raplamaa (7,4%). Samuti oli vastajaid Lääne-Virumaalt (3,7%), Viljandimaalt (3,7%), Jõgevamaalt (3,7%) ja Läänemaalt (1,9%). 180-st harrastajast on 42 tegelenud mootorisportiga kuni 4 aastat. Kuni 8 aastat on tegelenud 37 vastajat ja kuni 13 aastat 32 vastajat.

Kõige rohkem vastanutest tegeleb mootorisportialadest enduroga (72), järgnevad offroad ja ATV, vastavalt 37 ja 32 vastajat. Motokrossiga tegeleb 29 vastajat. Vähem tegeletakse motoorienteerumisega (10) ja mototrialiga (9). Üksikud vastajad olid märkinud mootorisporti alaks superbike, autoralli, mootorsaan, mootorkelk, rahvasprint, ringrajasõit, kart.

Mootorisporti ala



Joonis 7. Mootorisporti alaga tegelevate harrastajate arv (autori koostatud).

Enim käib harrastajatest sõitmas mootorrattaga (110). ATV-ga käib sõitmas 50 ja maastikusõidukiga 46 vastajat. Üksikud vastajad olid märkinud vahendiks quad, triali elektri jalgratas, mootorsaan, soomuk, bagi, mootorkelk, UTV.

Küsimusele, kui tihti te oma hobitegevust harrastate, olid tulemused järgmised: 29,9% vastanutest käib sõitmas 2-3 korda kuus. 23,6% käib sõitmas 2-4 korda nädalas ja 23% üks kord nädalas. Üks kord kuus käib sõitmas 12,6% harrastajatest. 5,7% vastajatest käib iga päev sõitmas ja 5,2% 1-4 korda aastas.

74,4% harrastajatest vastas, et ei ole ühegi mootorisportiklubi liige ja 25,6% vastajatest kuulub mootorisportiklubi liikmete hulka. Vastustes oli kõige enam klubidest välja toodud näiteks MC Panter, Motoklubi Redmoto, Tartu Enduro Klubi, Pühajõe Motoklubi, AEX Motoklubi, Vilsport Klubi MTÜ.

64,3% vastanutest pidas end hobisportlaseks. 30,8% vastanutest harrastussportlaseks, 4,3% saavutussportlaseks ja 0,6% tippisportlaseks.

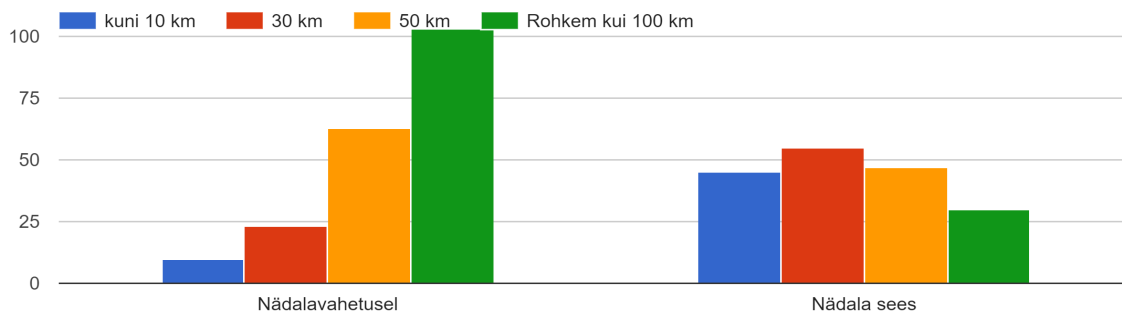
Maakonnniti käiakse kõige rohkem sõitmas Harjumaal (50%), järgnevad Tartumaa (9,8%), Ida-Virumaa (9,1%) ja Pärnumaa (6,1%). Teistes maakondades käiakse vähem sõitmas.

Kõige rohkem meeldib harrastajatele käia sõitmas karjäärides üle Eesti, nt. Harjumaal on populaarsed Männiku, Muraste, Soodla, Vasalemma ja Harku karjäär. Tartumaal käiakse sõitmas Kukemetsa ja Roiu karjääris ja Ida-Virumaal Aidu karjääris. Väga populaarne sõidukoht on ka Jõelähtme vallas asuv RMK Võerdla Maastikusõidu ala püsirada ja samuti käiakse sõitmas vanal sõjaväepolügoonil, mis asub Põhja-Kõrvemaa looduskaitsealal. Krossiradadest mainiti enim Tihemetsa, Aravete, Türi ja Holstre-Nõmme krossirada. Samuti meeldib harrastajatele käia sõitmas Keila Motohallis ja Auto24 ringrajal Audrus, mis asub Pärnumaal.

Harrastajate lemmikmaastik sõitmiseks on nagu juba eelpool mainitud karjäärid (40,1% vastanutest), järgnevad erinevad metsateed, metsarajad ja -sihid nii eramaadel kui ka riigimaadel (17,5%). Motokrossiradu eelistab sõitmiseks 15,3% vastanutest. Eraldi on välja toodud maastikusõidu ala (8,5%) ja polügoon (4,5%). Raba ümbrust ja kruusateid eelistab sõitmiseks 2,8% vastanutest ja samuti meeldib traieli harrastajatele käia sõitmas motohallis (2,3%). Maanteed eelistab sõitmiseks 1,7% vastanutest.

50 vastanut 154-st ei ole viimase aasta jooksul osalenud mitte ühelgi ametlikul või mitteametlikul hobiüritusel. Ametlikest võistlussarjadest on enim mainitud erinevaid Enduro EMV etappe ja kestvuskrossi etappe, nt. Võrtsjärve enduro võistlus, Piksepini karikas, Põrguliste Metsasarja karikasari, CF Moto karikasari. Mainitud olid ka EMF, EHKK ja klubisisesed motokrossi võistlused. Lisaks veel külgkorvide ja quadide karikasari. Triali ametlikest võistlustest osaleti kõige rohkem Trial EMV etappidel, nt. Keila Trial. Mainitud oli ka punnvõrride karikasarja PunKK ja Eesti suurimat mootorratturite kokkutulekut Jõgevatreffi. Maastikusõidukitele mõeldud ametlikest võistlustest oli enim mainitud 4x4 EMV karikasarja etappe, lisaks MudEst, Suur maasturite Suvesõit, Rakvere romuring, samuti erinevad autoorienteerumisvõistlused ja jäärajavõitlused. Autosporti võistlustest oli mainitud enim rallisprindi etappe, nt. Otepää, Kohila, Laitse, Ahli ja samuti rahvarallid Saaremaal, Raplamaal. Mitteametlikke hobiüritusi oli mainitud väga vähe, 154-st vastajast vaid 11. Korraldatakse sõpradega ühiseid pikemaid matku Eestis ja mujal Euroopas ja käiakse ka iganädalaselt koos mitteametlikult sõitmas.

103 harrastajat on nõus nädalavahetusel sõitma rohkem kui 100 km, et tegeleda oma harrastusega, nädala sees vaid 30 harrastajat. Nädalavahetusel on 50 km kaugusele nõus sõitma 63 harrastajat ja nädala sees on see arv 47. Nädala sees on kõige rohkem harrastajatest nõus sõitma kuni 30 km kaugusele, et tegeleda oma harrastusega- 55. Nädalavahetusel on selleks arvaks 23. Kuni 10 km kaugusele on nädala sees nõus sõitma 45 harrastajat ja nädalavahetusel vaid 10.



Joonis 8. Harrastusega tegelemise tihedus (autori koostatud).

Infot hobiürituste toimumise kohta saadakse kõige rohkem sotsiaalmeediast- 45%. 30,2% harrastajatest leiab hobiürituste kohta infot Internetist erinevatelt saitidelt, nt. 4x4.ee, offroad.ee, mssport.ee, autosport.ee, autoorienteerumine.ee, seiklusministeerium.ee. 17,8% harrastajatest saab hobiürituste kohta infot oma tutvusringkonnast ja sõpradelt. 4,7% harrastajatest saab infot hobiürituste toimumise kohta oma klubi meililistist ja 2,4% foorumitest, nt. <http://www.atv-sport.net/> ja <https://forum.4x4.ee/>.

Hobiüritustel osalemisel on harrastajate jaoks väga oluline seltskond, maastikutüüp, looduses viibimise võimalus ja vaheldus. Pigem oluliseks peeti sportlikku proovilepanekut, meelelahutust ja üritustel osalemist treeningu eest. Kõige vähem oluliseks peeti uute inimestega kohtumist.

Enamik harrastajatest käib väga harva ürituse toimumise alal eelnevalt kohal, samuti uuritakse enne hobiüritust väga harva või mitte kunagi paiga ajalugu ja kultuurilugu ning looduse ja elustiku kohta. Sageli uurib enamik harrastajatest enne hobiüritust teiste tegevuste kohta, mis piirkonnas toimuvad ja uuritakse kaartidelt üksikasjalikult maastikku. Kõige rohkem uurivad harrastajad enne hobiüritust alal kehtivate piirangute ja regulatsioonide kohta.

Enamik harrastajatest pidas kõige vähem oluliseks motoriseeritud aktiivsete tegevustega seotud mõjuks keskkonnale puuokste murdumist. Samuti peeti suuresti väheoluliseks mõjuks süsihappegaasi tekitamist, pinnase rikkumist ning taimede tallamist. Kõige suuremaks motoriseeritud aktiivsete tegevustega kaasnevaks mõjuks keskkonnale arvasid harrastajad olevat prügistamisel ja kaitsealuste liikide olemasolul. Müra tekitamisel, kohalike inimeste, loomade ja lindude häiringute osas olid arvamused suhteliselt sarnased. Natuke rohkem kui pooled harrastajatest arvasid, et motoriseeritud aktiivsed tegevused omavad vähest mõju või ei oma üldse mõju müra tekitamisel, kohalike inimeste, loomade ja lindude häirimisel.

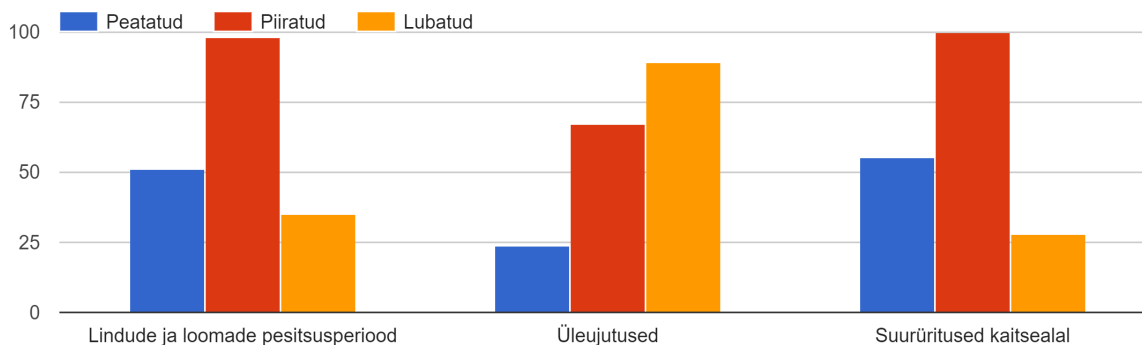
Küsimusele, mis puudutas harrastajate tegevusega või läbiviimisega seotud erinevate asjaolude, piirangute, takistuste jms. häiringute olemasolu, olid vastused väga erinevad. Veerand harrastajatest arvas, et häiringud puuduvad või nad harrastavad oma tegevust seal, kus piiranguid või takistusi ei ole.

Kõige rohkem mainiti piirangutest ametlike hooldatud ja tähistatud sõidukohtade puudumist. Puuduvad maastikusõidurajad, pole võimalik nn. ametlikke treeningsõite teha. Eraldi toodi välja mitmeid kordi ka riigi- ja omavalitsustepoolset korraldamatust ja reguleerimatust. Info puudumist, pidevat looduskaitsealade ja sihtkaitsevööndite laiendamist.

Inimeste teadmatus, vaenulikkus harrastajate suhtes ja vale arusaam motosportist olid suurimateks häiringuteks. Takistusteks peeti eramaade rohkust ja maaomanike piiranguid, põhjendamatu teetõkkeid ja teisi suletud territooriume, nt. looduskaitsealasid. Piiranguks peeti ka halba ilma, raha puudumist, Covid-19, vaba aja puudumist. Samuti Kaitseliidu õppuseid polügoonidel, loomade jahti metsas.

Häiringutest olid veel mainitud linnastumist, traate puude vahel, looduse kahjustavat mõju tehnikale, EMF suhtumist klubidesse, uusi regulatsioone, vaba ligipääsu puudumist karjääridesse, rajatasu, puudulikke kommunikatsioone võistluspaigas.

“Tundlikul ajal või tundlikel aladel” hobiürituste korraldamine/läbiviimine võiks olla enamiku küsitlusele vastajate arvates lindude ja loomade pesitsusperioodil piiratud. Samuti ka suurüritused kaitsealal. Pooled vastanutest arvasid, et ülejutuste ajal võiks hobiürituste korraldamine/läbiviimine olla lubatud.



Joonis 9. “Tundlikul ajal või tundlikel aladel” hobiürituste korraldamine/läbiviimine (autori koostatud).

80,1% harrastajatest lähtub oma tegevuste planeerimisel maaomandist. Üritatakse vältida eramaid, välja arvatud siis, kui on saadud omanikult luba sõitmiseks.

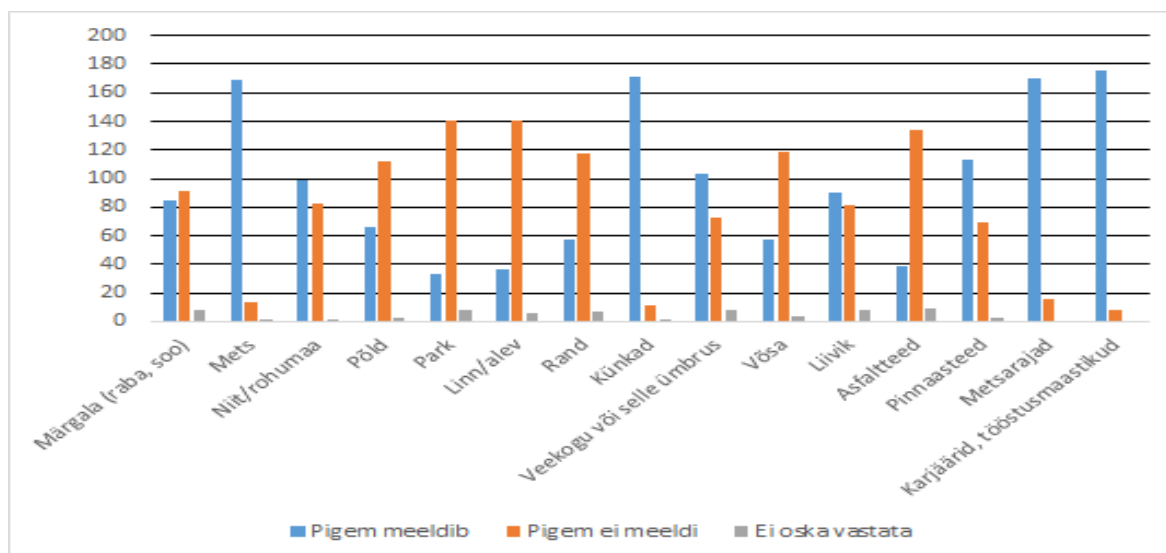
19,9% vastanutest arvas, et tegevuste planeerimisel pole alati võimalik lähtuda maaomandist. Enamasti siiski eramaad tähistava liiklusemärgi juurest edasi ei sõideta, ei minda eramajadele lähedale, looduskaitsealadele ja haritud põldudele.

70,3% vastanutest arvas, et maaomand seab nende tegevusele piirangud ja see on enamasti õigustatud. 19,2% vastanutele ei sea maaomand piiranguid oma harrastusega tegeledes ja 10,5% seab maaomand mõnikord tegevusele piirangud. Maaomanditest eelistatakse kõige rohkem hobiga harrastamisel riigimaad ja kõige vähem kaitsealasid (nii riiklikke kui ka eraomanduses olevaid). Eramaid pigem ei eelistata.

Maastike ja koosluste hindamisel oma hobiga tegelemisel meeldivad kõige rohkem harrastajatele karjäärid ja tööstusmaastikud, samuti mets-ja metsarajad ja küngad.

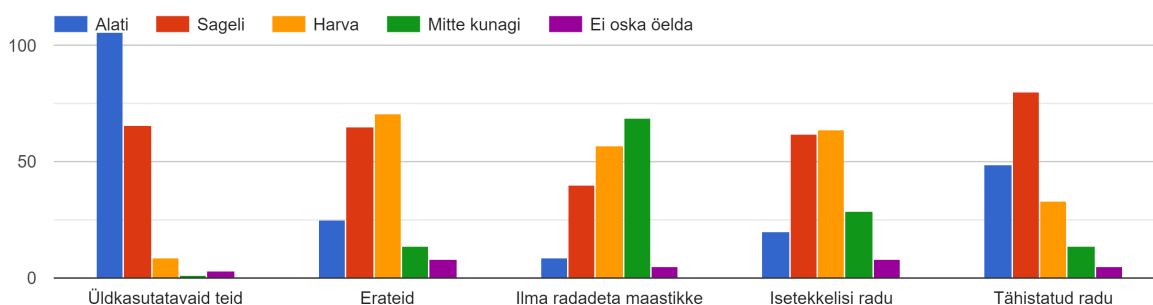
Üldse või pigem ei meeldi asfaltteed, võsa, põld, rand, park, linn või alev. Märjalade, niitude/rohumaade, liivikute, pinnasteede, veekogude ja nende ümbruste kohta jagunesid hinnangud enam vähem pooleks meeldivuse ja mittemeeldivuse osas. Pigem meeldivad hobiga tegelemisel harrastajatele pinnasteed, liivikud ja niidud, veekogud ja selle ümbrus.

Märjalade puhul oli üldine hinnang pigem kallutatud mittemeeldimise poole (38-le vastanule meeldib väga, 47-le pigem meeldib, 53-le pigem ei meeldi, 38-le ei meeldi üldse ja 8 vastanut ei osanud vastata küsimusele).



Joonis 10. Harrastajate maastike ja koosluste eelistused oma hobiga tegelemisel (autori koostatud).

Kaitsealal liikudes kasutatakse sõitmiseks enim üldkasutatavaid teid ja tähistatud radu. Valdav osa harrastajatest kasutab harva või mitte kunagi kaitsealadel ilma radadeta maastikke. Erateede puhul kaitsealadel eelistab vastanutest neid 25 alati, 65 sageli, 71 harva ja 14 mitte kunagi, 8 ei osanud küsimusele vastata. Isetekkeliste radade puhul on kaalukauss jälle kallutatud vastaspoole ehk neid kasutab alati kaitsealadel 20 ja sageli 62 harrastajat ning harva 64 ja mitte kunagi 29 küsitlusele vastanut. 8 harrastajat ei osanud küsimusele vastata.



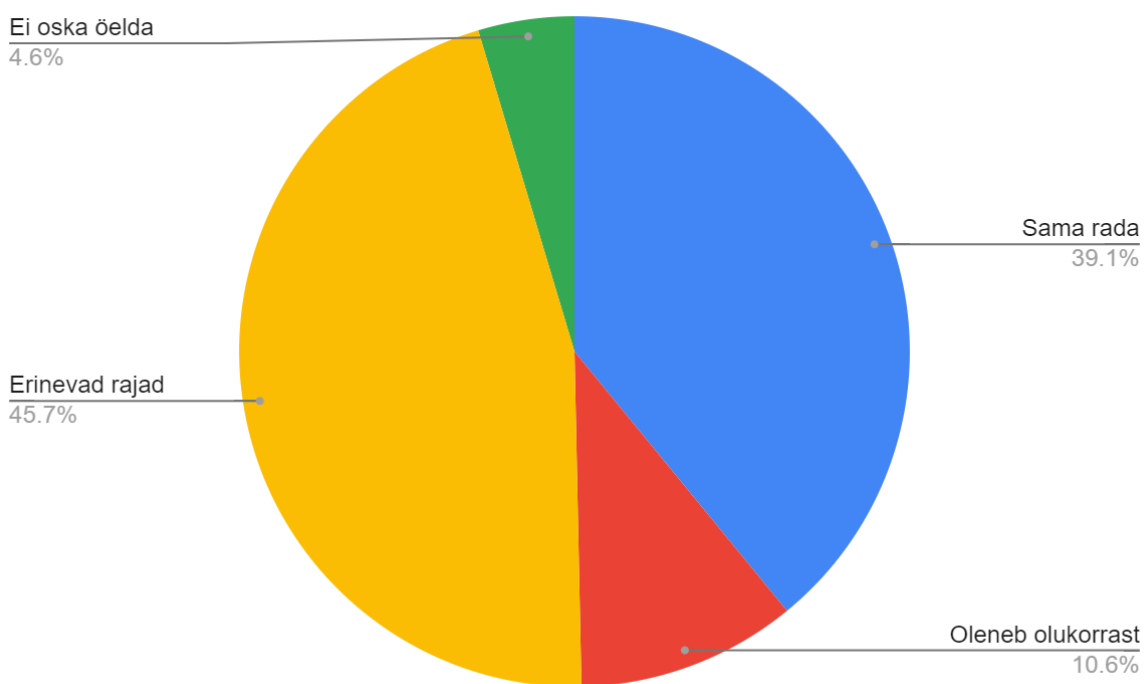
Joonis 11. Harrastajate sõiduradade eelistused kaitsealadel (autori koostatud).

71,9% küsitlusele vastanutest arvas, et on olukordi või maastikke, kus tuleks eelistada üht/mitut rada. 11,6% vastanutest vastas küsimusele eitavalt ja 16,4% harrastajatest ei saanud küsimusest aru või ei osanud vastata. Kommentaarideks oli lisatud näiteks, et mitu rada annab valikuvabaduse. Tuleks eelistada siiski kaartidel märgitud teid. Märgadel aladel kevaditi tuleks eelistada mitut rada, et ei tehtaks jäädavalt liiga aluspinnasele. Samuti oli välja

toodud vastustes, et looduskaitsealal tuleks eelistada ainult kruusateid. Metsas, samblal sõitmine on keelatud. Sõltuvalt ilmastikust, läbisõidu võimalusest valitakse ka rada. Eramaid läbides tuleks eelistada üht rada. Pigem tuleks leppida erinevates kohtades kokku üks kindel rada. Pigem rohkem kohti, aga kindel rada. Valitakse rada vastavalt oludele ja maastikule.

Rabas tuleks eelistada mitut erinevat rada, siis raba taastub kiiremini. Samas arvati ka seda, et aeglase taastumisega maastikel/pinnastel nagu soo, raba, liivapinnas tuleks eelistada võimaluse korral ühte kindlat rada.

45,7% vastanutest eelistab sihtkohas liikuda mitmel erineval rajal ja 39,1% harrastajatest eelistab liikumiseks ühte ja sama rada. 4,6% vastanutest ei osanud sellele küsimusele vastata. 10,6% harrastajatest arvas, et eelistab kas sama rada või erinevaid radu liikumiseks vastavalt olukorrale. Olukorrad olenevad näiteks ilmast, tujust, inimeste arvust ja raja läbitavusest.



Joonis 12. Harrastajate eelistused sõiduradadel liikumisel (autori koostatud).

Radu muudetakse enamasti vahelduse pärast. Ühte rada on igav sõita. Samuti sõltub radade vahetus tujust, ilmast, treening-ja/või teeolude vajadusest. Üritatakse vältida samu radu, et loodus saaks taastuda. Samas vastati ka seda, et üritatakse liikuda sama rada pidi, kuid üritatakse palju liigutud kohas ka natuke laiemalt liikuda, et ei tekiks rööpaid.

Kõige harvemini märgatakse oma tegevuspiirkonnas teiste tegevuste harrastajatest tõukekelgutajaid ja tõukerattureid. Samuti märgatakse väga harva räätsamatkajaid, kanuumatkajaid, linnuvaatlejaid ja loodusfotograafe. Harva märgatakse koerajalutajaid, kepikõndijaid, hobumatkajaid, orienteerujaid, grillijaid, jooksjaid/sõrkijaid ja telkijaid. Kõige rohkem märgatakse oma harrastusega tegeledes jalgsimatkajaid, jalgrattureid ja teatud hooajal seenelisi/marjulisi ning jahimehi.

136 vastanust 19-l puudusid nii positiivsed kui ka negatiivsed kokkupuuted teiste inimestega antud alal oma tegevust harrastades, sest tegevust harrastatakse enamasti oma maadel. 25 küsitlusele vastajat märkis, et neid ei häiri mitte midagi oma tegevust harrastades ja pole olnud ka negatiivseid kokkupuuteid teiste inimestega antud alal. Nad kooskõlastavad maaomanikuga oma sõidu eelnevalt ja rohkem kokkupuuteid teiste inimestega ei ole.

Ainult positiivsed kokkupuuted olid märgitud 17 harrastajal. Positiivsetest kokkupuudetest oli enim mainitud seda, et inimesed on sõbralikud ja abivalmid, palju on võistlustel pealtvaatajaid. Meeldib, kui tervitatakse. On antud mõni hea nipp või soovitus. Samuti on klubide puhul täheldatud positiivsena suurt huvi motosporti vastu.

Üle pooltel vastanutest on olnud negatiivseid kokkupuuteid ja häiringuid teiste inimestega antud alal oma tegevust harrastades. Vastustest selgus, et mootorisportiharrastajate arvates on üldine hinnang teiste inimeste poolt nende kohta negatiivne. Neid vaadatakse tihti kurja pilguga, sõimatakse, ollakse nende suhtes vaenulikud ja kadedad. Pannakse ette ohtlikke takistusi (nt. traatide vedamine puude vahele), sõimatakse looduse kahjustamise eest (nt. müra tekitamine, rööpad, prügistamine jms.). Harrastajaid häirib ka inimeste teadmatuse ja eelarvamused nende tegevuse kohta.

Negatiivsetest kokkupuudetest oli enim mainitud konflikte eramaaomanikega. Arvati, et eramaa omanikud on tihti agressiivsed, vihased, ülbed ja põhjendamatult pahased. Nad ei tea oma õigusi. Maaomanikud on sageli kurjad, kui kuulevad mootorratta häält oma maa peal, kuigi harrastajate arvates austavad nad erateid ja eramaad ega tekita seal põhjendamatut kahju teele ega pinnasele. Samuti häirivad harrastajaid eramaaomanikud, kes panevad üldkasutatavad teed kinni, kuigi sealt oleks võimalik läbi sõita. Samuti on tihti majapidamistes kurjad koerad lahtiselt. Samuti arvati, et maaomanikega suhtlemisel on probleem selles, et maaüksused on väikesed ja omanike tabamine aeganõudev ning seetõttu

jääb tihti kooskõlastus tegemata. Ametlikke sõidukohti on Eestis harrastajatele vähe ja pole kohti, kus oma hobiga tegeleda. Häiringutena mainiti ka jahimehi, jalgrattureid, prügistajaid ja teisi mootorisporti harrastajaid.

138-st vastusest selgus, et 95 harrastajal pole tekkinud ühtegi ebameeldivust, probleemi või konflikti teiste harrastajatega/ruumi kasutajatega oma hobitegevust harrastades ja 43-l vastanul on seda esinenud.

43-st vastanust kolmandikul on tekkinud probleeme teiste harrastajatega ja veerandil teiste ruumi kasutajatega. Teiste harrastajatega on esinenud kõige rohkem konflikte seetõttu, et sõidetakse seal, kus ei ole lubatud sõita. Sellega rikutakse üldist motosportiharrastajate mainet, kui sõidetakse maaomaniku loata eramaadel, sõidetakse keelatud aladel, keelatud aegadel, ei peeta kinni kaitsealade regulatsioonidest. Probleemidest mainiti veel prügistamist, elementaarsete viisakusreeglite puudumist, teistega mitteametust ja erinevust maailmavaadetes.

Teiste ruumi kasutajatega on esinenud mitmeid konflikte jahimeestega. Näiteks peavad nad jahti piirkonnas, kus toimub samal ajal kooskõlastatud motovõistlus, samuti arvavad jahimehed, et loomad kardavad masinat ja seetõttu on tekkinud metsas mitmeid konflikte. On esinenud konflikte ka maastikujalgratturitega, kes sõidavad motosportiharrastajate poolt sissesõidetud radadel ja siis kaebavad keskkonnakaitsjatele, et motosportiharrastajad lõhuvad nende radasid. Samuti ei meeldi matkajatele tihtipeale motosportlased, arvatakse, et motosportlased rikuvad loodust, tekitavad rööpaid ja hirmutavad loome/linde. Discgolfi mängijatega on esinenud Muraste pangal konflikte.

Looduses liikudes märgatakse sageli teiste mootorisportlaste tegevuse jälgi. 59,7% vastanutest on märganud maastikul rööpaid. Samuti märgatakse prügistamist (12,5%) ja puude/taimede kahjustusi (8%). 7,4% vastanutest kuuleb teiste mootorisportlaste poolt tekitatud müra.

3.2. Teenusepakkujate küsitluse tulemused

Küsitlus saadeti 20-le teenusepakkujale. Küsitlusele vastajaid oli 4. Vastati ajavahemikus 19-20.10.2020.

Motoriseeritud matkade korraldamisega olid teenusepakkujad tegutsenud vahemikus 2-17 aastat. Peamiselt korraldatakse matku maastikusõidukitega ja üks teenusepakkuja kasutab ka enduro mootorrattaid. Sõidukeid on teenusepakkujatel 4-8. Matku korraldatakse metsades ja rabades, nt. Aidu karjääris, Saue vallas ja Lõuna-Eestis, peamiselt Valgamaal. Kaitsealadel korraldavad motomatku pooled teenusepakkujad, nt. üks ettevõtja pakub teenust Otepää Looduspargis.

Küsimusele, milliseid sihtkohti kõige enam küsitakse klientide poolt, olid vastused väga erinevad. Vastati, et küsitakse teenuse sisu, mitte sihtkohta. Vastati, et ei küsita sihtkohti, vaid teenusepakkuja ise viib enda poolt valitud sihtkohta. Samuti vastati, et küsitakse huvitavaid sihtkohti ja puutumatut loodust, rabasid ja orgusid.

Kõik teenusepakkujad vastasid, et klientide sihtkohtade eelistused ei ole aja jooksul muutunud. Kliendid soovivad, et matkal oleks raskesti läbitavaid kohti (muda jms.). Kõige populaarsemad matkad on ühepäevased matkad ATV-ga. Soovitakse seiklusi porisel või lumisel teel ja läbida ekstreemsemaid piirkondi.

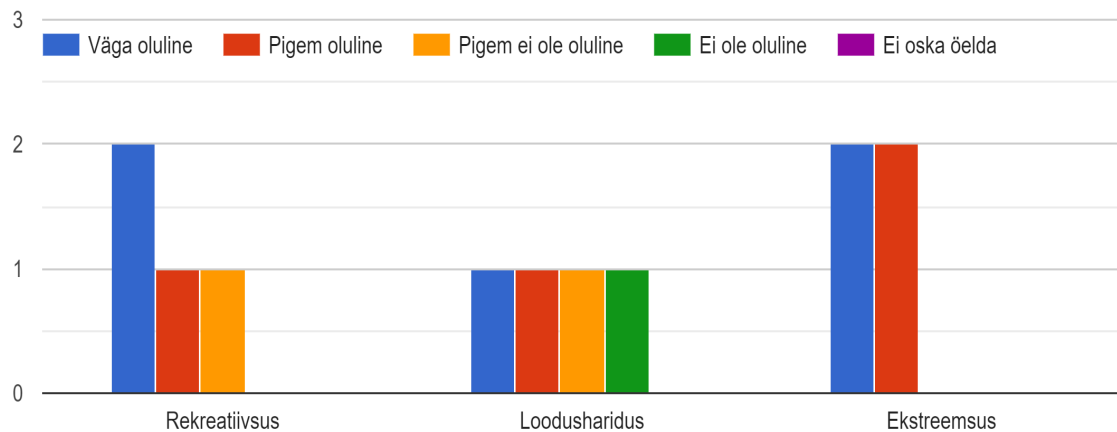
Küsitluse vastustest selgus, et aastate jooksul pole klientide eelistused matka suhtes muutunud, ainult väga väike sihtgrupp tahab igal aastal järjest raskemat matka. Peamiseks sihtgrupiks on eestlased, kuid on kliente ka Soomest, Rootsist, Lätist, Leedust. Peamisteks klientideks on sõpruskonnad, firmad, pered.

Kliendi profiil pole aastate jooksul muutunud. Vaid ühel teenusepakkujal käib rohkem üksikuid sõitjaid (paarid), enne oli rohkem gruppe (firmaüritused). Samuti olid vastused erinevad küsimusele, mis puudutasid gruppide suurst. On 2-200 inimesega matku, gruppe suurusega 4-12 ja kuni 20 ja üks teenusepakkuja teeb matku vaid kahele.

Üldiselt arvati, et kaitsealal motoriseeritud matka läbi viies on mõttetu kehtestada üldine maksimaalne grupi suurus. Tehakse hoopis mitu väikest gruppi ja oluline on see, kuidas mootorsõidukite juhid kaitsealal käituvad.

Kui võrrelda teenuse pakkumise jaotumist erinevate aastaegade vahel, siis pooltel juhtudel ei ole vahet, kas on suvi või talv, teisel poolel vastanutest on põhihooajaks suvi.

Oma teenuse juures pidasid pooled ettevõtjad väga oluliseks komponendiks rekreatiivsust ja ekstreemsust, loodusharidust pidas väga oluliseks vaid üks teenusepakkuja neljast.



Joonis 13. Ettevõtjatele olulised komponendid oma teenuse pakkumisel (autori koostatud).

Matkajuhtide arv motomarka läbi viies sõltub enamasti grupi suurusest, aga enamikul vastajatest on selleks 1-2 inimest. Mitte ükski teenusepakkuja ei rendi oma sõidukeid ilma matkajuhita. Põhjuseks toodi see, et masinad lähevad katki ja kiputakse sõitma seal, kus peab käima jalgsi.

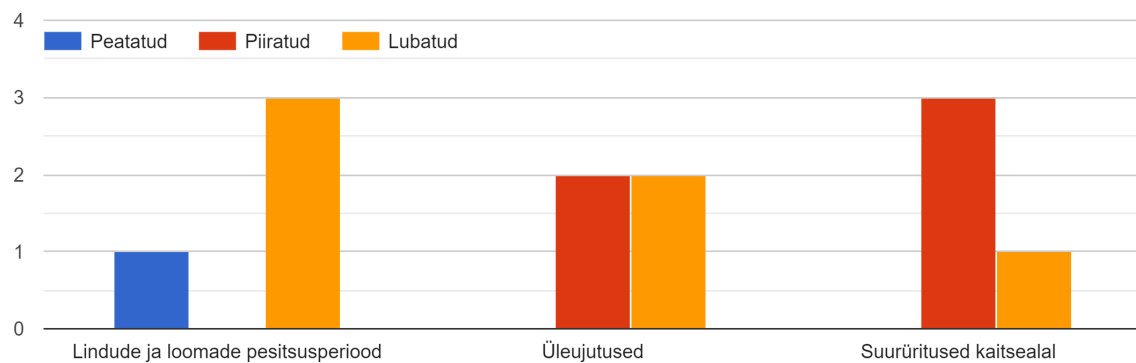
Kõige olulisemaks asjaoluks motoriseeritud matka korraldamisel peeti meelelahutust, järgnesid seltskond ja maastikutüüp. Samuti peeti oluliseks looduses viibimise võimalust, vaheldust ja sportlikku proovile panekut. Vähem oluliseks asjaoluks motoriseeritud matka korraldamisel peeti võimalust trenni teha ja võimalust uute inimestega kohtumiseks.

Motomarkadeks valmistuvad teenusepakkujad erinevalt. Kõige rohkem uuritakse alal kehtivate piirangute ja regulatsioonide kohta, kõige vähem uuritakse aga teiste tegevuste kohta, mis piirkonnas toimuvad.

Motoriseeritud aktiivsete tegevustega kaasnevaid mõjusid keskkonnale hinnati järgmiselt: kõik teenusepakkujad pidasid loomade ja lindude häirimist, süsihappegaasi hulka kõige vähem oluliseks mõjuks keskkonnale. Samuti arvas enamik teenusepakkujatest, et prügistamist ei ole ja kohalikke inimesi ei häirita ning pinnase rikkumise mõju on vähene või üldse puudub. Vaid üks teenusepakkuja pidas motoriseeritud aktiivsete tegevustega

kaasnevateks väga olulisteks mõjudeks keskkonnale taimede tallamist, puuokste murdumist ja pinnase rikkumist.

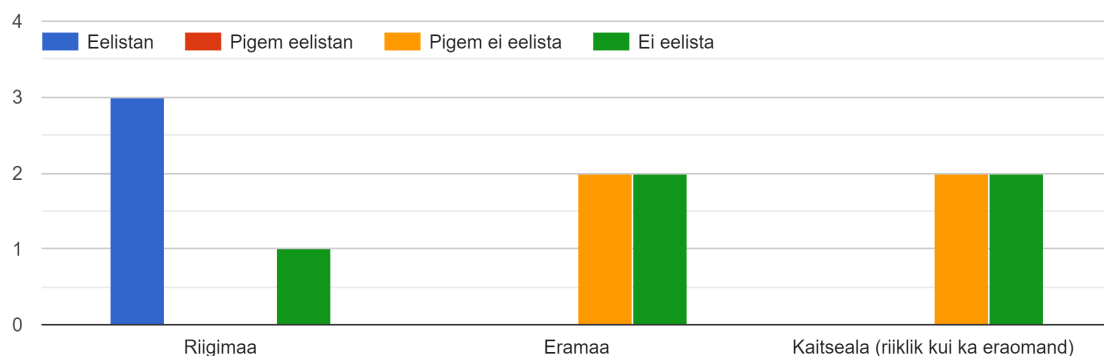
Motomatkade läbiviimine võiks enamiku teenusepakkujate arvates olla lubatud lindude ja loomade pesitsusperioodil ja suurüritused kaitsealal võiksid olla piiratud.



Joonis 14. Motomatkade läbiviimine “tundlikul ajal või tundlikel aladel” (autori koostatud).

Peamisteks piiranguteks ja häiringuteks oma tegevuste korraldamisel pidasid teenusepakkujad seda, et maaomanikud (k.a. RMK) ei ole huvitatud oma maade kasutusele andmisest motoriseeritud matkade korraldamiseks ja seda, et osad alad on üldse suletud, kas Eesti Energia või Kaitseväge poolt. Ka iseenda moraalinorme peeti peamiseks häiringuks oma tegevuse läbiviimisel.

Kõik teenusepakkujad lähtuvad oma tegevuste planeerimisel maaomandist. Vaid ühele teenusepakkujale ei sea maaomand tema tegevusele piiranguid. Kõige rohkem eelistatakse oma teenuse pakkumisel riigimaad, pigem ei eelistata eramaad ja kaitseala (nii riiklikku kui ka eraomandis).



Joonis 15. Teenusepakkujate lähtumine maaomandist oma tegevuse planeerimisel (autori koostatud).

Kõige rohkem meeldivad teenusepakkujatele motomatkade toimumiskohana karjäärid ja tööstusmaastikud, samuti meeldivad külad, mets- ja metsarajad ning veekogud ja nende ümbrus. Ei meeldi või pigem ei meeldi märgalad, põllud, pargid, linnad/alevid ja asfaltteed.

Kaitsealal liikudes kasutatakse enamasti üldkasutatavaid teid ja harva ilma radadeta maastikke. Enamiku teenusepakkujate arvates tuleb ette olukordi või maastikke, kus tuleks eelistada üht/mitut rada. Näiteks võivad maastikud muutuda kevadel ja sügisel läbimatuks ja siis on hea, kui kõrvalt läheb mingi teine läbitav rada. Üks teenusepakkuja arvab: „*Tuleks eelistada ajaloolisi teid, mis on maa-ameti kaartidele kantud, kuid paraku on paljud neist maha jäetud või mahalangenud puid täis ja seega on motomatkaja selles osas ka hüljatud teede sanitar.*” Sihtkohas kasutab enamik teenusepakkujatest samu väljakujunenud radu, aga kasutatakse ka võimalusel erinevaid radu.

Kõige rohkem märkavad teenusepakkujad oma tegevuspiirkonnas jalgsimatkajaid ja harva ka hobumatikajaid. Üldse ei kohtuta räätsamatikajatega, tõukeratturitega, tõukekelgutajatega, kepikõndijatega ega linnuvaatlejatega. Pooled vastanutest arvasid, et oma tegevuse korraldamisel teiste inimestega kokku puutudes ei häiri neid miski. Ühte vastanut häiris see, et jäetakse maha prügi. Ühte teenusepakkujat häirisid ATV harrastajad, kes käivad radadel sõitmas ja oskamatusel vintsivad puid pikali ja soperdavad rajad segamini, teevad purded/sillad katki, enda järel radu ei korrasta, ei kasuta vintsimisel puukaitsevööd jne.

Kõigil vastanutest pole seni ühtegi probleemi/konflikti teiste teenusepakkujatega tekkinud. Tehakse pigem koostööd.

Enamik teenusepakkujatest on looduses liikudes märganud teiste motomatkade läbiviijate/motosportlaste poolt tekitatud tegevuste jälgi. Kolmandik vastanutest on märganud maastikul rõõpaid. Prügistamist, müra ja puude/taimede kahjustamist märganud ei ole.

3.3. Intervjuude tulemused

3.3.1. Intervjueeritavate lühikirjeldus

Intervjueeritav M1 on motoklubi juhataja Harjumaalt. Üks suurema harrastajate arvuga motoklubi Eestis, mille liikmete arv järjest suureneb. Klubi pakub liikmetele teenust ainult sõitjate osas, oma rada klubil ei ole. Klubis on hetkel 82 harrastajat. Kõik liikmed sõidavad lisaks motokrossile valdavalt ka kestvuskrossi või endurot.

Intervjueeritav M2 on Eesti Offroad klubi liige ja varasemalt tegutsenud ka matkakorraldajana. Ta on tegelenud off-road hobiga alates 2002. aastast. On Eesti Off-road klubi üks asutajaliikmetest ja varasem võistlussportlane.

Intervjueeritav M3 on enduroklubi juhataja Tartumaalt. Motospordiga on tegelenud üle 35 aasta. Klubis on 56 liiget, kellest tegevspordilasi on 10. Tüüpiline klubi liige on 20-40 aastane meesterahvas, veterane (üle 50- aastaseid) on vähemalt 10 liiget.

Intervjueeritav M4 korraldab ATV matku Pärnumaal. Matkad algavad Reiust ja toimuvad instruktori juhtimisel. Pakutakse tunnist, kahetunnist ja kolmetunnist matka, millest kõige populaarsem on kahetunnine matk. Kokku on ettevõtjal 6 ATV-d.

Offroad matku korraldab **intervjueeritav M5** on ettevõtjana tegutsenud üle 20 aasta. Tema teenused jagunevad kaheks: ärikliendile pakub ta Kõrvemaal villistega off-road autoorienteerumist ja erakliendile pakutakse erinevaid avastamis-ja navigeerimisseiklusi üle Eesti, kus klient kasutab sõitmiseks isiklikku autot.

Intervjueeritav M6 on ettevõtja Harjumaalt, kes korraldab enduromatku ja rendib enduromootorrattaid ja varustust. Kõige populaarsem teenus on päevane matk, mis sisaldab toitlustust, varustuse renti jms.

Intervjueeritav M7 on teenusepakkuja Harjumaalt, kes rendib ATV-sid töölaseks kasutamiseks üle Eesti. Varasemalt renditi ka hobisõitjatele sõidukeid, kuid ettevõtte visioon muutus.

Intervjueeritav M8 on Trans Euro Trail (TET) Estonia raja kaardistaja. Mootorisporti harrastamisega on tegelenud üle 16 aasta ja TET Eesti raja kaardistamisega alates 2017. aastast. TET on mootorratturitele mõeldud matkarada, mis on olemas üle 30-s riigis Euroopas. Radade pikkus kokku on 51 000 km., Eesti rada on 3200 km. pikk, millest suurem osa kulgeb mööda kruusa-ja metsateid. Rajad koostatakse kohalike vabatahtlike entusiastide poolt. Tegemist ei ole kasumlikkuse eesmärgil loodud teenusega, vaid eesmärk on pakkuda motoharrastajale põnevat matkaideed. TET Eesti rada läbib RMK puhke-ja telkimisalasid.

Intervjueeritavatele möödus eelmine hooaeg positiivselt. Klubidesse tuli liikmeid juurde ja huvi ettevõtjate teenuste vastu tõusis. Siseturismi kasv ja soodsad ilmastikuolud vähendasid hooajalisuse mõju.

3.3.2. Mootorisporti harrastajate sihtgrupp

Teenusepakkujate sihtgrupp on siseturist. Samuti on enamik harrastajatest/klientidest vanuses 25-45 ja meessoost. Harrastaja/kliendi profiil ei ole aastatega muutunud. Enamasti on püsiklientuur. Teenusepakkujate osas jaguneb sihtgrupp kaheks: on nii ärikliente kui ka erakliente. Eraklientideks on enamasti sõpruskonnad ja äriklientideks on ettevõtete kollektiivid. Intervjueeritav M4 ütleb: „*On nii sõpruskonnad kui ka perekonnad, poissmeeste üritused, sünnipäevad jms. üritused.*”

Trans Euro Trail sotsiaalmeedia gruppide kasutajaid on kokku üle 50 tuhande, aga üldist arvu TET Eesti raja läbitavuse kohta ei oska raja kaardistaja hinnata. Intervjueeritav M8 arwab: „*Palju on välisturiste radade kasutajate seas, aga kindlasti sõidab radadel ka kohalik motoharrastaja. Kui lähtuda sotsiaalmeedia postitustest, siis enduro sõitjate arv TET-Eesti rajal on alla veerandi. Kõige rohkem kasutavad rada motomatkajad, kes sõidavad suurtemate mootorratastega ja võtavad kaasa magamiskoti ja telgi jms. Samas tehakse Eestis ka palju päevaseid sõite kergemate ratastega.*”

ATV rendiga tegelev ettevõtja rendib ATV-sid ainult tööalaseks kasutamiseks. Enamasti renditakse varustust ettevõtetele- metsas erinevate uuringute läbiviimiseks, filmivõtete jaoks jms. Varasemalt rentis ettevõtte masinaid ka niisama sõitmiseks, aga kuna selline hobitegevus

lõhub tehnikat ja samas on ka turvarisk, siis nüüd renditakse masinaid ainult töö tegemiseks. Antud olukorda iseloomustab ettevõtja M7 järgnevalt: „Erinevalt tänasest sihtgrupist, ei teadnud varasemalt hobitegevuseks ATV-d rentides, kes see klient on. Kui ta ei pidanud eeskirjadest ja instruktaazist kinni, siis läks nn. musta nimekirja ja enam talle ATV-d ei renditud. Neid õnneks väga palju ei olnud, umbes 50-st kaks. See oli selle ala risk.”

Intervjueeritav M8 iseloomustab TET rada järgmiselt: „TET Eesti rada on suunatud neile, kes käivad mootorrattaga igapäevaselt sõitmas näiteks mööda asfalti ja siis selle sama rattaga saab minna natukene raskematele ja rohkem väljakutset pakkuvatele radadele, kus on kruusateed ja metsateed. Enduroharrastajate jaoks on see kõige lihtsam rada sõitmiseks ja tänavamootorratturi jaoks on see raskem rada.”

Keskmiseks grupi suuruseks on enduromatkade puhul 6-10 inimest, ATV safari ja rentimise korral 4-5 inimest. TET Eesti radadel on sõidavad pigem väiksemad matkajate grupid- 2-4 inimest. Kaitsealadel matka läbi viies on kehtestatud max.grupi suurus vaid ühe teenusepakkuja poolt. Off-road matkade puhul üle 20 ekipaazi rajale ei pääse. Intervjueeritav M5 ütleb: „Sõidetakse väiksemates külades ja ägedamates kohtades, siis pigem on see nende kohtade säästmiseks, sealsete elanike säästmiseks ja endal on ka lihtsam, kui see üritus on privaatsem ja nn. isiklikum, kui ei ole 60 autot kusagile tormamas, seda ei halda siis ära.”

3.3.3. Sihtkoht ja sõidukoha eelistused

Sõidukoht valitakse enamasti elukohajärgse või ettevõtte asukoha järgi. Motoklubi juhataja illustreerib: „Motokross on hästi kallis ala. Rajale sõitmine tekitab lisakulusid. Jaanikese motokrossirada võib väga ilus olla, aga Tallinna inimesed ei käi seal trennis.”

Intervjueeritav M2 ütleb: „Lemmiksihtkoht off-roadi harrastajana on Põhja-Kõrvemaal, põhjus lihtne- kodule ligidal ja vahelduv maastik. Polügoonil sõitmine pole ära tüüdanud, see on piisavalt suur ala.”

ATV ja enduromootorrataste rendiga tegelevad ettevõtjad kinnitavad omalt poolt, et kõige rohkem eelistavad kliendid sõidukohti, mis asuvad ettevõtte asukoha lähedal. Intervjueeritav M7 kirjeldab: „Oli püsiklientuur suures osas, kes sõitis kohapeal ehk Männiku karjääris.

Väga harva oli nii, et renditi ATV ja pandi auto peale ja mindi kusagile mujale sõitma.”
Ettevõtlusega tegelev intervjuueritav M6 mainib: „*Peamiselt sõidab rentnik Männiku karjääris- varustuse rentimine on karjääri lähedal.*”

Klubides sõidetakse sellistel radadel, mis on klubiliikmete enda poolt eelistatud. Näiteks KTL Racing Klubis oli põhisõidukohaks Männiku krossirada, kuid hetkel on see Saku-Tankodroomi krossirada. Motoklubi juhataja ütleb: „*Kui me vaatame, kus meie klubi liikmed käivad sõitmas, siis vastavalt sellele oleme lepinguid radade operaatoritega suunanud.*”

Enduroklubi liikmed käivad põhiliselt harjutamas Kukemetsa karjääris. Karjääris on sõidetud juba üle 20 aasta. Karjääris sees ei sõideta, sõidetakse ainult ümber karjääri, metsa sees. Metsas on palgid, kraavid ja muud looduslikud takistused, mis ei ole tehismaastik nagu motokrossi rajal. Vahelduse mõttes sõidetakse rada vahepeal ühtepidi ja siis jälle teistpidi. Samuti käiakse sõitmas Sirgalas, üleval kaevandustes. Samuti Alutaguse ja Mäetaguse metsades. Enduroklubi juhataja ütleb: „*Seal on vanad karjäärid, palju kive. Seal võiks teha näiteks RMK-ga mingi kokkuleppe, et seal saaks sõita. Seal on hästi huvitav.*”

ATV rendiga tegelev ettevõtja soovitas sihtkohti hobisõitjatele. Ametlikud sõidukohad olid kaardistatud. Intervjuueritav M7 kirjeldab: „*Sihtkohad olid märgitud kaardile, kuhu võiks sõitma minna ehk soovitusel. Kaardi peal olid märgitud rajad, kus oli lubatud sõita- metsateed, osaliselt krossirajad ja maastikurajad. Kõige populaarsem sihtkoht kaardistatud radadest oli Männiku karjäär. Seda osaliselt ka seetõttu, et ettevõtte asukoht on Männikul. Kindlasti käidi ka mujal sõitmas.*”

Enduromootorrattaid rentiv ettevõtja sihtkohti oma klientidele ei soovita. Kõige populaarsem sihtkoht sõitmiseks on Männiku karjäär, samuti käiakse sõitmas Jõelähtmel, Aidus, Sirgalas.

Matkakorraldajad viivad matku läbi kindlatel radadel ja kindlates sihtkohtades. ATV matku korraldatakse ainult Reius. Neil on oma rajad, aga radade maaomanik on riik. Ettevõtjal on maaomanikuga sõlmitud kokkulepe ala kasutamiseks. Eelmisel aastal tehti osa sellest rajast ametlikuks maastikusõidurajaks, mille tõttu koormus radadele suurenes. Rada on mõeldud kõigile sõitmiseks, ka neile, kes oma maastikusõidukiga või mootorrattaga tuleb sõitma. Ettevõtja seisukohast muutus see, et hooldust radadele tuleb nüüd teha endisest tihedamalt, kohustusi tuli juurde. Intervjuueritav ütleb: „*Rajad sõidetakse lihtsalt nii sodiks, et oma masinatega enam ei sõida sealt läbi. Siis ma pean näiteks mõned sillad ehitama jms., aga*

kuna olen ATV entusiast ja käin ka üksi sõitmas seal radadel, siis pole väga vahet, kas võtan labida kaasa või ei võta.” (M4)

Enduromatkade korraldamisel kasutatakse ühtesid ja samu kohti, sest uute radade ettevalmistamine oleks liiga ajamahukas- tuleks võtta maaomanikelt kooskõlastused jms. Ettevõtjana ei saa korraldada matka kooskõlastamata. Intervjueeritav M6 ütleb: *„Ma ei saa sõita seal, kus pole lubatud, sest see lõpetaks mu äri ära.”* Endurorajad on tehtud oma talumaadele Kose vallas Karla külas. Lisaks sõidetakse 5 km kaugusel olevas vanas karjääris, kuhu on tehtud Kose-Risti krossirada. Samuti kasutatakse matkade läbiviimisel ka radu Aidu karjääris. Sügisest kevadeni ehk ettevõtja jaoks madalhooajal ta matku oma radadel ei korralda, vaid rendib varustust välja. Oma radadel matku ei korraldata madalhooajal, sest ilmastikuolude tõttu rikutakse sellisel juhul rajad ära ja teiste maaomanikega tekiks id konfliktid.

Off-roadi entusiast intervjueeritav M5 korraldab oma ettevõttes matku üle Eesti.

Eraklientidele mõeldud avastamiseiklused toimuvad avalikel riigiteedel näiteks Läänemaal, Harjumaal, Viljandimaal, Saaremaal, Hiiumaal jm. Erinevalt äriklientidele mõeldud matkadest ei toimu eraklientidele mõeldud matkad kaitsealadel. Intervjueeritav M5 kirjeldab: *„Seiklused toimuvad tavaliste teede ja radade ääres, külades sellistes nurgatagustes, nad ei asu eramaadel ega kaitsealadel. Meelega pole eramaale ühtegi otsimise punkti pandud, sest teenus on suunatud eraisikutele, kes oma autodega, sellistega nagu nad parasjagu on, peavad sõitma mööda teed. Eesmärk pole mingisugune off-road- õudus, kus tahaks koledasti vintsida ja kändude otsas ronida, vaid pigem nende huvitavate kohtade avastamine, siis 100% nendest teedest, mis sinna lähevad, on täiesti kasutatavad riiklikud teed, rajad ja maanteed.”*

Äriklientidele on mõeldud maastikuseiklus, mis toimub vanade GAS-69 tüüpi maasturitega. Autoorienteerumise rajad on üles pandud Põhja-Kõrvemaale ja Aegviidu-Jäneda vahele. Kõik punktid on pandud olemasolevate radade ja teede äärde.

TET Eesti raja pikkus on 3200 km., mis teeb kogu riigile ringi peale, hiljuti lisandusid eraldi ka Saaremaa ja Hiiumaa rajad. TET rada liigub mööda avalikke teid. Enamasti läbib rada metsa- ja kruusateid. Intervjueeritav M8, TET Eesti raja kaardistajana arvab: *„Kaarditarkvara ei võimalda klassifitseerida, aga hinnanguliselt kruusa- ja metsateed on pooleks ja asfaltteid on 5%.”* Raja maha panekul lähtub kaardistaja Eestimaa huvitavatest kohtadest, pigem eelistab neid kohti, kus loodus on põnevam ja varieeruvam- Lõuna-Eesti kuppelmaastik, Ida-Virumaa tööstusmaastik ja rannaalad saartel. Muuseumid ei ole prioriteet. Ta kirjeldab

TET Eesti rada järgmiselt: „*Me ei pretendeeri sellele, et teha turismikorraldust. Teavitame, et meie parima teadmise juures on see legaalne rada, mida mööda sõita. Saab nautida sõitmist natuke teistes tingimustes kui suurtel maanteedel ja ülejäänud on selle raja kasutaja enda kodutöö ka, et teha valik, milliste vaatamisväärsustega tutvuma minna.*” TET Eesti raja muutmist tuleb ette igal aastal, viimastel aastatel vähem. Muudatused on vaja teha, kui tekivad eramaaomanikega konfliktid või kui mõni rada läbib ala, mis on looduskaitsepiiranguga. Intervjueeritav M8 toob välja: „*Kord aastas sõidan kogu raja läbi ja kui on natuke igavam lõik, siis üritan leida alternatiivi.*”

Intervjueeritava M2 arvates on kõige parem sõidukoht off-roadi harrastamiseks karjäär. Intervjueeritava M2 arvates ei riku karjääris maastikusõidukiga sõites loodust ja samas saab panna ennast ja masinat proovile. ATV rentimisega tegeleva ettevõtja arvates on liivakarjäärid hobisõitjale liiga rasked sõidualad. Intervjueeritav M7 ütleb: „*Kui inimene tuleb ATV-d rentima ja hobisõitu tegema, siis tema jaoks rasked rajad on näiteks liivakarjäärid.*” Samuti ei saa hobisõiduks mõeldud ATV-ga sõita ametlikul motokrossirajal. Ettevõtja arvab: „*Amortisatsioon on hoopis teine. Pigem on ohtlik minna motokrossirajale sõitma tavalise hobi ATV-ga.*”

ATV- matkade eelistused radadele pole ajaga muutunud. Matkade pikkuseks on kas üks, kaks või kolm tundi. Kõige populaarsem rada on kahetunnine, mis on umbes 30 km. pikk. Krossiradadel hobi-ATV-ga ei sõideta. Matkakorraldaja, intervjueeritav M4 mainib: „*Hea rada on mitmekesine. Mitmekesise maastikuga rada ei väsita klienti liialt ära.*”

Enduromatku korraldav ettevõtja reguleerib matkajuhina ise matka pikkust ja raskusastet. Matkajuht otseselt vastutab kliendi rahulolu eest ja matkal olles tuleb arvestada olukorda kliendi seisukohast. Intervjueeritav M6 ütleb: „*Pole mõtet raskeid radu teha, sest inimesed ei jaksa ja neil on emotsioon maas. Sa pead ennast tegelikult mõtlema sinna kliendi rolli, sest inimesed on nii erinevad.*”

Intervjueeritava M5 arvates on üllatav see, et seda autoorienteerumise rada, mida ta on Põhja-Kõrvemaal üle 20 aasta teenusena pakkunud, soovitakse sõita üha uuesti. See tõestab seda, et uudsus radade suhtes ei kao. Aeg-ajalt on vaja tõsta ka radadel punkte ümber, sest Kaitseväge poolt kehtestatakse uued ohualad. Aastatega on ettevõtja vähendanud peaaegu poole võrra matka territooriumit ja pannud punkte maastikule tihedamalt, sellega hoiab autode liikumiskiiruse madalama. Ilmastikuolude muutuste tõttu on raja tingimused väga

erinevad. Intervjueeritav M5 mainib: „*Talvel on hoopis teistmoodi seal lume sees neid metsaradasid sõita kui suvel. Vihmaga on hoopis teistsugused tingimused kui kuivaga. Mõni klient käib kevadel ja siis tuleb sügisel jälle jne.*”

TET Eesti raja kõige populaarsemad rajalõigud on piirkondades, kus käiakse ka niisama puhkamas, nt. Taevaskoda jms. Samuti on populaarsed Tallinna ümbruse alad, nt. Aegviidu ja Paldiski suunad. Raja kaardistaja, intervjueeritav M8 ütleb: „*See, kas rada on läbitav, on iga mootorratturi enda otsustada. Rattad on erinevad. Keelualasid meil rajal sees ei ole, need kohad on välja jäetud.*”

3.3.4. Kaitsealadel sõitmine

TET rada läbib erinevaid kaitsealasid Eestis. Rada asub avalikel kaheerööpalistel teedel ja jalgteid sõitmiseks ei kasutata. Raja kaardistaja lähtub piirangute olemasolu korral liiklusmärkidest ja vajadusel muudab seda.

Motoklubi juhataja arvates motokrossisõitjad kaitsealadel sõitmas ei käi. Endurosõitjate kohta on infot klubil vähem, enduroharrastaja on tavaliikleja. Intervjueeritav M1 ütleb: „*Motokrossi harrastajad sõidavad krossiradadel ja valdavalt nad ei sõida metsas ega avalikel teedel. Nad ei tohigi seal sõita.*”

Enduroklubi liikmed kaitsealadel sõitmas ei käi, kuigi aastaid tagasi seda tehti. Tänapäeval eelistatakse rohkem sõita vanades karjäärides ja mägedes. Intervjueeritav M3 mainib: „*10-15 aastat tagasi sõitsime küll pori sees Emajõe Suursoos, nüüd enam ei taheta nii sõita, rattad on kallid. Muda sees kõik osad kuluvad rohkem, kõik tahavad kuiva ilmaga sõita ja kuival pinnasel.*”

Off-roadi harrastaja intervjueeritav M2 sõidab Põhja-Kõrvemaa looduskaitsealal mööda avalikke teid. Valib sõitmiseks metsasihte ja teid, neid on seal palju. Uusi teid juurde ei tekita. Intervjueeritav M2 arvab: „*Kuna ma olen nii palju juba seal sõitnud, siis ma tean, kuhu saab sõita ja kuhu ei saa. Seal on hästi palju soid näiteks ja sinna sõitma minna ei tohi. Väga palju on erinevates seisukordades pinnasteid, seda tuleb jälgida, et neid ei rikuks.*”

Teiste ruumi kasutajatega pole Põhja-Kõrvemaal off-road matku korraldaval ettevõtjal probleeme tekkinud. Ettevõtja, intervjuueritav M5 ütleb: *„Kõrvemaa on nii hiiglaslik territoorium, niiet väga tihti ei näegi kedagi. Kui keegi mööda teed sulle vastu tuleb, siis on see tavaline liikleja. Avalikud teed on kõigile kasutamiseks ja sõitmiseks.”*

ATV- matkade puhul läbitakse kaitseala samuti ainult mööda riiklikke avalikke teid. Enduromatku kaitsealal pigem ei korraldata. Kaitsealadest viiakse matku läbi ainult Paunküla maastikukaitsealal. Kaitsealal sõidetakse kaheerööpalistel teedel. Uusi teid juurde ei tekitata. Sõidetakse metsasihtidel või mõnel vanal teel, mis on kinni kasvanud. Mootorrattaga ei ole mugav sõita risti läbi metsa. Intervjuueritav M6 mainib: *„See võib tore tunduda, et ma sõidan mööda männimetsa alust, aga Eesti metsad pole kõik männimetsad, üldjuhul on need risti-rästi võsastunud ja sealt ei ole tore läbi sõita.”*

Intervjuueritav M5 korraldab oma ettevõttes äriklientidele off-road seiklusi Põhja-Kõrvemaal. Põhja-Kõrvemaale on pandud maha ainult üks autoorienteerumise rada. Punktid on pandud olemasolevate radade ja teede äärde. Ise uusi radu ja teid juurde ei tekitata. Autoga pääseb punktile lähedale ja punkt tuleb edasi käsitsi nõ. ära võtta. Selleks on kaasa antud võistkondadele väikesed käsi-GPSid. Enne matka tehakse klientidele põhjalik instruktaaž, antakse start ja saadakse kokkulepitud ajal finišis kokku. Kuna autodel puuduvad jälgimisseaded, siis päris täpselt ei tea, kus autod liiguvad. Seda ei saa ettevõtja väita, et keegi klientidest pole sõitnud kunagi seal, kus pole lubatud. Ettevõtte maastikusõidukid lihtsalt ei võimalda rabas sõitmist. Intervjuueritav M5 ütleb: *„Kui päris aus olla, siis täit kontrolli ei ole, kus täpselt klient autoga sõidab. Instruktaži käigus on sõnad peale loetud, et tuleb sõita mööda kaardil märgitud radu, muidu lihtsalt kaotatakse selle seikluse käigus aega, kui kuskil mudamülkas kinni ollakse.”*

3.3.5. Mõju keskkonnale

Tüüpilise mootorisportiharrastaja kuvand ei ole intervjuueritavate arvates väga positiivne. Alati leidub keegi, keda miski häirib. Mototehnikaga sõitma minnes on alati tagajärjed. Intervjuueritav M4 arvab: *„Ükskõik, kes seal metsas parasjagu viibib (seeneline, marjuline, jalgrattur), temale ei meeldi nagunii, et seal keegi mootorsõidukiga sõidab.”* Intervjuueritav

M7 ütleb: „*Mototehnikaga sõites on alati häiringud. Jäljed, müra, kihutamine- kõik see häirib.*” Enduroklubi juhataja arvates on näiteks Venemaal hoopis teine suhtumine motosportiharrastajatesse kui Eestis. Intervjueeritav M3 mainib: „*Inimestele meeldib, kui sa nende hoovist läbi sõidad, mitte ei vehita rusikatega nagu siin.*”

Prügistamine

Kõik intervjueeritavad hindasid prügistamise mõju keskkonnale minimaalseks. Prügistamist pole täheldatud mitte ühegi intervjueeritava poolt. Inimeste keskkonnateadlikkus on sedavõrd tõusnud, et oma prügi võetakse enamjaolt kaasa. Intervjueeritav M7 toob välja: „*Mina küll pole täheldanud, et keegi läheb kuskile sõitma, teeb oma söögipausi ja viskab siis oma sodi maha ja jätab selle sinna vedelema.*”

TET Eesti rada läbib erinevaid RMK puhkealasid, kus on võimalik telkida ja ka oma prügi ära panna. Intervjueeritav M8 ütleb: „*Motomatkaja, kes armastab looduses viibida, ei ole prügi tekitaja. Prügistajad on pigem ühe- õhtu- väljasõitjad.*”

Prügi osakaal Kõrvemaa off-road seiklustel pole samuti kuidagi silma jäänud sealsele matkakorraldajale. Mis puudutab RMK lõkkekohti ja tavalist loodust, siis selle kohta ei oska ettevõtja küll mingisuguseid etteheiteid teha prügistamise suhtes. Ettevõtja arvab: „*Kui minna spetsiaalselt kalamehi kohti Soodla jõe äärde vaatama või siis tipp-perioodidel vähem ligipääsetavatesse mitte- RMK lõkkekohtadesse, siis seal võib-olla on prügi, aga nendesse kohtadesse väga tihti ei satuta.*”

Rööpad

Intervjueeritavad arvasid, et rööbaste tekkimine sõltub pigem harrastaja sõidustiilist.

Intervjueeritav M3 toob välja: „*Ei pea gaasi põhja keerama nii, et pori lendaks. Võib sõita ka niimoodi, et ratas ei käi ringi ja ei jäägi jälgi sinust maha.*”

Samuti sõltub rööbaste olemasolu pinnasest. Näiteks soisel alal jäävad jäljed pinnasesse ükskõik millise sõidustiiliga. „Raba on selline keskkond, kus rööpad ei kaogi ära,” arvab kaitsealal off-road matku korraldav ettevõtja. Intervjueeritav lisab: „On näha kümme aastat vanad jäljed ja värsked jäljed on ikka tõsisemad armid seal raba pinnase peal.”

TET- Eesti raja kaardistaja arvates on fakt see, et kui tee on pehme, siis mootorrataste jäljed jäävad näha. Intervjueeritav M8 ütleb: „Suurtematel tihedama liiklusega soisematel aladel (kümnekond mootorratturit päevas) kiputakse metsa alt ringi sõitma, siis võib olla küll rööbastega kohti. Üritame seda vältida sellega, et oleme TET-i koodeksisse kirja pannud, et lähtu mõistlikkuse printsiibist ehk kui tee on mitteläbitav, siis mine teist teed kaudu ringi.”

ATV matkade korraldaja arvates ülekoormust tema radadel ei ole. 30 aastaga pole maastik väga muutunud. Looduse taastumine sõltub sellest, kuidas alal sõidetakse. Aastaringne radade kasutamine teeb head. Intervjueeritav M4 ütleb: „Kui sõidetakse rööpad sisse märjal ajal, siis kuival ajal sõidetakse need rööpad jälle täis.”

Ühe intervjueeritava arvates ei tekita enduroharrastajad maapinnale sügavaid rööpaid. Enduromatkade korraldaja kasutab sõitmiseks harvesteri jälgi ehk metsameeste enda tehtud traktori jälgi. Intervjueeritav M6 mainib: „Kui ma võrdlen, käsi südamel, harvesteri jälgi oma enduro jäljega, siis meie jalajälg siin rohelises maailmas on ikka kõvasti väiksem võrreldes harvesteriga.”

Discgolfi mängimine rikub oluliselt rohkem loodust kui mootorrattaga sõitmine, arvab intervjueeritav M1. Ta ütleb: „Männikul Valdeku karjääri järve ümber on discgolfi rada. Aasta enne raja valmimist sõitsid seal mootorratturid, kellele heideti ette rööbaste tekitamist. Tänapäevaks pole seal ei sammalt ega mitte ühtegi lehte maas. Ainult pruun väli, puud on rikutud jne. Kui vaadata aga Männiku karjääri, kus sõidavad mootorratturid, siis seal kasvab endiselt sammal ja puud on terved.”

Mõju keskkonnale sõltub rajahooldaja mõistlikkusest, arvab motoklubi juhataja. Kui vahepeal lastakse loodusel taastuda, siis mõju keskkonnale pole nii suur. Intervjueeritav M1 toob välja: „Raja haldaja peaks laskma radadel varieeruda ehk üks aasta tehakse üks rada ja lastakse teisel kinni kasvada jne.”

ATV matkade korraldaja muudab pidevalt radu sõltuvalt aastaajast. Intervjueeritav M4 ütleb: „Kui rada muutub läbimatuks, siis seda rada ei saagi uuesti enam kasutada, kui keset talve, siis ta on jääs, või siis kesksuvel, siis ta on kuiv, muul ajal seal sõita ei saa.”

Off-roadi klubisse kuuluv intervjueeritav, kes oma hobitegevust harrastab enamasti Põhja-Kõrvemaal, arwab, et sealne loodus jõuab ise taastuda, sest ala on suur. Ülekoormust radadele ei ole, sest ühte rada ei sõideta pidevalt. Intervjueeritav M2 kirjeldab: „Meil on olnud võistlusi, kus 40 autot sõidab läbi sama raja- seal on ainult mudamaa järgi. Aasta pärast on rada kinni kasvanud, rohi kasvab peal. Off-roadi võistlustel on keelatud metsasihi pealt kõrvale keeramine, reglement ütleb, et sa ei tohi ringi minna, kui sul on mudaauk ees. Sellega saab vältida seda, et sa ei lähe uut jälge tegema.”

Kõrvemaal väldib olemasolevate teede paljusust isetekkelisi radu. Ettevõtja ja matkakorraldaja, intervjueeritav M5 arwab: „Kõrvemaa eeliseks on see, et Nõukogude Liidu ajast on sinna risti-põiki mustmiljon teed ja rada sisse sõidetud ja otseselt puudub vajadus mingisuguse raja pealt ära keerata, et uut rada tekitada.”

Ühe intervjueeritava arvates kobestab mootorrattaga sõit pinnast ja tänu sellele hakkab taimestik paremini kasvama ja muutub mitmekesisemaks. Intervjueeritav M3 mainib: „Oleme käinud viimased viisteist aastat 20.augustil sõitmas Lätis. Viimastel aastatel oleme näinud seda, et meie tsiklite jälgedes kasvavad näiteks kukeseenid ja neid on palju.”

Keskkonnateadlikkus ja loodusalade kasutamine

Loodust mõjutavad mootorisportiharrastajate kooskõlastamata sõidud. Intervjueeritav M6 arwab: „Suur osa pahandustest tekib reguleerimata sõitudest. Inimesed lihtsalt lähevad ja sõidavad. Igast regulatsioonist ja piirangust tuleb kinni pidada. Kui piirangud ja reeglid puuduvad, siis see on inimeste enda tunnetuse küsimus.” Algajate harrastajate keskkonnateadlikkus on madal- arwab enduromatku korraldav ettevõtja, intervjueeritav M6. Ettevõtja ütleb: „Ostetakse tsikkel ja siis ei teata, kus sõita ja ei küsita ka alguses.”

Enduroklubi juhataja arvates on kõige rohkem probleeme algajate ATV- harrastajatega. Kukemetsa karjääris on paigaldatud suur silt, mis keelab sõita laadimisteedel, aga algajad ATV- harrastajad eiravad reegleid. Intervjueeritav M3 ütleb: „Need, kes võistlussporti

harrastavad, nemad on mõistlikud. Probleem on pigem algajate harrastajatega, kes on just ostnud omale masina. Keeravad gaasi põhja ja künnavad kõik üles, siis ollakse jälle pahased, et tsiklimehed tegid.”

Ka ATV- matku korraldav ettevõtja nendib, et probleemiks on algajad harrastajad, kes ei tunne looduses käitumise reegleid. Intervjueeritav M4 toob välja: *„Looduskaitsealal ei tohi sõita mööda raba. Seal sõitmiseks on avalik tee. Aga kui see tee on katki, siis ikka tehakse ümbersõidutee.”*

Keskkonnateadlikkus on matkakorraldajale väga oluline. Lisaks praktilisele maastikul sõitmisele oli endise matkakorraldaja sõnul ettevõtte peamiseks eesmärgiks tõsta oma klientide keskkonnateadlikkust. Intervjueeritav M2 ütleb: *„Kõigepealt toimus matkal teooria osa, kus me õpetasime inimesi käituma looduses, sõitma looduses, tunnetama tehnikat ja siis toimus praktika, sõites mööda polügooni teid.”*

ATV rentimisega tegeleva ettevõtja arvates on harrastajate seas erinevad grupid, kes kõik mõjutavad looduskeskkonda erinevalt. Intervjueeritav M7 kirjeldab: *„On olemas jõukamad harrastajad, kes käivad nn. metsikult loodust rüüstamas. Nemad ongi kõige suuremad loodusekahjustajad. On matkakorraldajad, kellega sõidetakse kooskõlastatud kohtades hanereas. Siis on klubidesse kuuluvad harrastajad, kes sõidavad krossiradadel. Kõige rohkem on harrastajate seas neid, kes on omale ATV ostnud ja siis ise vaikselt karjääris või metsas sõidavad. Suures osas kasutatakse ATV-d ka maal elades töötegemiseks ja neid ei raatsita niisama metsas lõbusõiduks lõhkuda.”*

“Nii ei saa olla, et sõidetakse igal pool, kus tahetakse”, arwab ATV rentimisega tegelev ettevõtja. Intervjueeritav M7 ütleb: *„Ettevalmistatud rajal inimesed naudivad loodust, ettevalmistamata rajal aga rikuvad loodust. Kui sa sõidad punktist A punkti B, siis kindlasti midagi näed, aga kui sa sõidad tundmatusse kohta ja teed, mis tahad-siis see pole õige. See on hoopis teine ringkond harrastajaid, kes nii sõitmas käib. Sõidavad rabas, vintsivad puid pikali, rikuvad ja lõhuvad loodust.”*

Inimeste keskkonnateadlikkus on siiski tõusnud, arwab off-road matkade korraldaja. Intervjueeritav M5 toob välja: *„Inimesed on pigem muutunud liiga tundlikuks. Tihti on klientide eelarvamus meie teenuse kohta see, et tegemist on väga loodust kahjustava tegevusega, hoolimata sellest, et see on puhtalt metsateedele ja metsaradadele ülesehitatud seiklus.”*

Klubiline kuuluvus

Motoklubi juhataja arvates tekitavad probleeme enduroharrastajad, kes ei kuulu klubidesse.

Klubiliikmed peavad käituma vastavalt reeglitele, see mõjutab ka klubi mainet.

Intervjueeritav M1 ütleb : „*Me oleme oma klubiliikmetele kinnitanud seda, et kui nad sõidavad, siis nad peavad käituma vastavalt reeglitele. Pole pidanud kunagi klubi mainet nõ. süüst puhtaks pesema ehk pole kaevatud klubiliikmete ebakorrekse käitumise pärast.*”

ATV rendiga tegelev ettevõtja arvab, et algaja harrastaja ei tunne loodusalal sõitmise reegleid.

ATV- hobi on väga kallis ja seetõttu püsisõitjaid, kes sõidavad aastast aastasse, on vähe.

Reeglitest saab algaja harrastaja teadlikuks võistlustel võisteldes või siis harrastajate ringkonnas. ATV- harrastajate ametlikke klubisid on vähe, pigem jälgitakse erinevaid sotsiaalmeediagruppe. Klubidesse kuuluvatel harrastajatel ei esine üldjuhul konflikte maaomanikega. Nad harjutavad radadel, kus on sõitmine lubatud. Intervjueeritav M7 arvab: „*Need harrastajad, kel on kogemust ja kuuluvad kindlasse ringkonda, ei lähe suvaliselt kellegi maa peale sõitma.*” ATV- klubisse kuulumise mõte on käia võistlustel. Intervjueeritav M7 ütleb: „*Kui sa oled ATV- hobisõitja, siis sa käid metsas kuskil radadel sõitmas, aga klubiliikmed harjutavad ikkagi võistlusteks motokrossiradadel.*” ATV- matku korraldava ettevõtja arvates ei muudaks klubiline tegevus ATV- harrastajate sõitmisharjumusi, sõitmas käiakse pigem spontaanselt.

Intervjueeritava M2 arvates suureneb organiseerumata off-roadi harrastajate arv pidevalt.

Klubiline liikumine distsiplineeriks harrastajaid, arvab Eesti Off-road klubi liige. Eesti

Off-Road klubi oli Eesti esimene off-road klubi, mis loodi aastal 2002. Klubi koondas offroadi harrastajaid eesmärgiga saada maastikusõitu kontrolli alla, sest nn. metsikuid sõitjaid oli palju. Klubi raames toimusid erinevad üritused- õpetati looduses käituma ja sõitma, tehti näidissafareid, korraldati võistlusi. Off-roadi harrastajate arv järjest tõusis ja ala arenes sedavõrd, et tekkis vajadus ametliku spordiühendusega ühinemiseks. Et viia klubiline tegevus ametlikuks, taotleti Eesti Autosporti Liiduga ühinemist. Off-road võeti Eesti Autosporti Föderatsiooni (EAF) vastu kui üks alaliik. Tänu liitmisele EAF-iga on off-road Eestis reguleeritud ala. Tänapäevaks on Eestis off-roadi klubisid palju. Intervjueeritav M2 arvab: „*Kuna klubiline kuuluvus ei saa kahjuks olla kohustuslik, siis võiks olla rohkem ametlikke sõidukohti.*”

3.3.6. Maaomandiga seotud probleemid

Kõik intervjuueeritavad lähtuvad oma tegevuste planeerimisel maaomandist. Maaomand seab harrastajate tegevusele piirangud. Suurimaks piiranguks peetakse eramaaomanikega kokkulepete sõlmimist. See tähendab seda, et tuleb küsida maaomanikult luba sõitmiseks.

TET Eesti rajameistri sõnul kasutatakse ainult avalikke teid rajalõikude koostamisel. Paar korda aastas on ette tulnud juhtumeid, kus eramaaomanik on piiranud avalikel teedel liikumist tõkkepuuga vms. Selliseid olukordi üritatakse vältida.

Kui mootorsõiduk on kantud liiklusregistrisse, kehtib ka liikluseeskiri ja kui maaomanikul pole paigaldatud teele sissesõidukeelumärki, siis võib mootorsõidukiga seal sõita. Kui aga sõiduk on kantud registrisse kui maastikusõiduk või pole üldse liiklusregistrisse kantud, siis peab küsima sõitmiseks maaomanikult luba. Enamik maastikusõidukitest ja enduromootorratastest on Eestis kantud liiklusregistrisse. Ilma sissekandeta on hiljem raske masinat müüa, sest avalikel teedel sõitmine pole lubatud. Intervjuueeritav M4 illustreerib: *„Oma maa peal võib sõita, aga varsti tahaks minna vaatama, kuidas teiste maade peal tundub sõita.”*

Näiteks enduroharrastajad väga palju oma tegevust ette ei planeeri. Selline sõiduviiis tekitab tihti ka eramaaomanikega konflikte. Harrastajad väidavad, et puuduvad eramaaomanike kontaktandmed, pole kuskilt luba küsida sõitmiseks. Intervjuueeritav M3 toob välja: *„Alati, kui näeme maja juures kedagi liikumas, siis küsime luba. Tihti pole kedagi kodus. Kui oleks näiteks eravalduse silt koos omaniku telefoninumbriga, siis poleks probleemi.”*

Enduroharrastajad pigem eramaid ei eelista, sest maaomanikega kokkulepete tegemine on tülikas. Intervjuueeritav M3 ütleb: *„Eramaid ei eelista. Kui on mingi äge koht, eriti Võrumaal, kuhu tahaks sõitma minna, siis tutvuse kaudu saab jälle kokku lepitud ja räägitud. Luba küsitakse alati.”* Motoklubi juhataja sõnul eeldab enduro sõitmist teede peal kui ka ilma teedeta alal. Kui korraldatakse enduro-võistlused, siis tehakse need kindlal rajal, kus kehtivad kokkulepped nii erinevate maaomanikega kui ka omavalitsustega. Intervjuueeritav M1 arvab: *„Maaomandiga seotud probleemid polegi otseselt võistlustega seotud, vaid nende üksikute harrastajatega, kes käivad omapäi sõitmas.”* Enduroharrastajatel on avalikel teedel sõitmine lubatud. Motokrossiradadel on võimalik harjutada enduro- võistlusteks ja maaomandit pole vaja selleks rikkuda. Motoklubi juhataja arvates on valmistumine

kiiruskatseteks ja teatud etappideks võimalik läbi viia ka motokrossiradadel täiesti ametlikult. Intervjueeritav M1 arwab: „*Ei ole vaja minna erametsa sõitma.*”

Motospordiklubidesse kuuluvad enduroharrastajad planeerivad üldiselt oma sõiduraja ette. Nad käivad raja enne läbi ja võtavad vajalikud kooskõlastused maaomanikelt. Klubi vastutab oma liikmete tegevuse eest. Intervjueeritav M1 illustreerib: „*Meie klubiliikmed samuti teevad pikemaid sõite looduses ja nad alati käivad enne raja läbi ja uurivad, kas seal on võimalik sõita või ei ole. Seda lihtsalt ei ole võimalik teha klubiliikmena, et me täna lihtsalt võtame kätte ja sõidame kellegi maadel ilma kooskõlastuseta. See on ka klubi asi oma liikmeid harida, et asi oleks mõistlik ja seaduspärane.*”

Ka ettevõtja jaoks, kes korraldab enduromatku, seab eramaaomand tegevusele piiranguid. Maaomandist eelistab matkakorraldaja koostööd eramaaomanikega, kellega üritab sõlmida pikemaajalisi kokkuleppeid. Intervjueeritav M6 ütleb: „*Mul on tänaseni kolm eramaaomanikku oma külas, kellele ma pean iga kord, kui ma lähen matkale, helistama ja temalt küsima, kas ma täna matkale tohin tulla. Ja maaomanik ütleb, et tohin. Alati on lubatud.*”

Enduromatku korraldab ettevõtja kasutab matkadeks riigimaad, eriti RMK alasid. Ettevõtja toob välja: „*RMK alad sobivad sõitmiseks väga hästi, aga siis ei tohi küsida ühtegi luba. Tuleb sõita lihtsalt seni, kuni tekib probleem. Kaitsealadel sõidame mööda avalikke teid ja selleks pole sõitmiseks luba vaja küsida.*”

Valdav osa ametlikest motokrossiradadest kuulub eraomandusse, rajad kuuluvad näiteks motospordiklubidele. Samuti annavad kohalikud omavalitsused radu rendile.

Mootorisportiharrastajate jaoks pole vahet, kas ametlik motokrossirada kuulub eraomandisse või mitte. Intervjueeritav M1 ütleb: „*Ainus maaomandiga seotud piirang on see, et me peame rajaomanikule maksma tasu selle maa kasutamise eest.*” Palju sõltub raja operaatorist. Raja operaatorile makstakse tasu raja kasutamise eest, kes omakorda peab tagama, et rada oleks korras. Klubi lepib erinevate radade operaatoritega kokku soodustused ja need ongi klubiliikmeks olemise suurimaks eeliseks. Eelistatakse rohkem seda klubi, kus on rohkem soodustusi.

ATV- matku korraldaval ettevõtjal puuduvad maaomandiga seotud piirangud oma teenuse pakkumisel. Eramaal ta matku läbi ei vii. Ettevõtja arvates pole võimalik eramaaomaniku ja mootorisportiharrastaja vahelist konflikti lahendada. Intervjueeritav M4 ütleb:

„Harrastajat lihtsalt ei huvita maaomand. Üldjuhul harrastaja ei lähe kunagi maaomanikuga oma sõitu kooskõlastama.”

Kõrvemaal off-road matku korraldav ettevõtja lähtub oma tegevuse planeerimisel maaomandist. Kaitsealal kasutab sõitmiseks ainult avalikke riigiteid. Maaomandiga seoses pole probleeme tekkinud, sest ühtegi tegevust ei teostata eramaal. Konfliktide vältimine eramaaomanikuga ja kohaliku kogukonnaga on primaarne. Intervjueeritav M5 arwab: *„Mida rohkem selliseid võitlusi eramaaomanikega vältida, seda lihtsam on endal ja seda toredam on kliendil ja päeva lõpuks kõik võidavad.”* Avalikel teedel sõitmine säästab ka ettevõtja jaoks matkavarustust. Erikokkuleppeid avalikel teedel sõitmiseks pole vaja sõlmida. Avalikke teid on Kõrvemaal piisavalt palju. Matka marsruudi hoidmine avalikel riiklikel teedel väldib ka ettevõtja jaoks võimalikku mainekahjustust. Ettevõtja mainib: *„Muidugi on juhtunud, et kui on olnud mootorispori võistlused Kõrvemaal või on keegi rabas sõitmas käinud, siis oleme esimesed, kellega tullakse kahjustustest rääkima.”*

3.3.7. Ametlikud sõidukohad

Motokrossirada ei sobi endurorajaks. Ametlik motokrossirada on liiga igav ja lühike, arwab enduromatku korraldav ettevõtja. Intervjueeritav M6 kirjeldab: *„Motokrossirada on ettevalmistatud rada kindlate hüpetega ja üldjuhul on algajale harrastajale liiga keeruline.”*

Enduromootorrattad ei sobi motokrossiradadel sõitmiseks. Intervjueeritav M8 arwab: *„Endurotsikli tehniline pool pole hüppamisteks mõeldud, vaid on loodusradadel sõitmiseks.”* Enduroharrastaja vajab sõitmisel maastikuvaheldumist. Intervjueeritav M6 ütleb: *„Matkav enduroharrastaja ei suuda viis tundi ühe ja sama krossiraja peal sõita. Ta tahab kuskile poriauku kinni jääda, mäest üles ja alla sõita, liiva sees sõita, kruusa peal sõita, mulla sees sõita, üle puude ronida, et oleks takistusi jne.”*

Olemasolevate motokrossiradade juurde üldjuhul ei saa rajada maastikusõidualasid, sest pole piisavalt maad. Intervjueeritav M6 mainib: *„Kui riik annab maad, siis muidugi sobib. Näiteks enduroraja jaoks on ideaalne suurus nagu Aidus- 5x5 km.”*

Ametlike motokrossiradade kõrvale on ehitatud ATV sõiduradasid. Kahjuks on need kõik liiga lühikesed ega paku harrastajale sõitmiseks pinget, arvas ATV- matku korraldav ettevõtja. Sõiduraja pikkus on üldjuhul 1,5-3 km. Intervjueeritav M4 lisab: „3 km. sõidab ATV-ga läbi kümne minutiga, seda on ilmselgelt vähe. See, et on olemas ametlik ATV sõiduala, see väga ei muuda midagi. Seda rada sõidetakse kaks ringi ära ja siis otsitakse ikkagi teisi kohti sõitmiseks.”

Off-roadi matku korraldav ettevõtja tunneb ise harrastajana, et maastikul sõitmiseks pole Eestis väga palju legaalseid võimalusi. Off-roadi harrastamiseks puuduvad sobivad ametlikud maastikusõidualad. Ettevõtja arvab: „Kui sa tahad maastikul sõita, siis sul ei ole mingit varianti kui see, et sa pead ise minema otsima neid variante. Tegelikult võiks olla selliseid ametlikke sõidukohti, kuhu sa lihtsalt saad minna igal hetkel sõitma.”

Ametlike sõidualade loomisega tekib riigil ka vastutus. Raja hooldamine, ohutus jms. Intervjueeritav M5 arvab: „Raja haldaja peaks tagama, et seal mingisuguseid õnnetusi ei juhtuks, muidu võiks ju kõik need vanad karjäärid avada.”

Sobivate sõidualade vähesus on otseselt seotud loodusalade kasutuse suurenemisega mootorisportiharrastajate poolt. Intervjueeritav M8 ütleb: „Kaua sa ikka seda ühte rada sõidad, tüütab ära. Kui sul on sõitmiseks ainult paar valikut, siis mingi hetk sa otsid teisi võimalusi.”

Enduroklubi juhataja arvates võib ametlike sõidukohtade puudus tekitada kahju loodusaladele. Intervjueeritav M3 illustreerib: „Kui Kukemetsa karjääris sõitmine keelatakse, siis võib-olla hakataksegi sõitma igal pool metsades, kus tekitatakse palju pahandust. Riik peaks selle peale mõtlema, et võiks teha rajad, kus oleks sõitmine lubatud.”

Samas kompenseerib sõidukohtade puudust see, et ametlikke võistlusi mootorisporti-harrastajatele korraldatakse piisavalt palju. Üks intervjueeritav arvab: „Kui sul pole oma maad, kus sõita, siis on tegelikult päris palju võistlussarju, millest osa võtta.”

Karjäärid on parimad sõidualad mootorisportiharrastajatele. Karjäärid on sõidualadeks kõige lihtsamini teostatavad. Enduromatku korraldava ettevõtja arvates on karjääris erinevaid tõuse, langusi, auke ja takistusi. Aidu karjääri rekultiveerimisplaan näeb ette ala taastamist metsaks ja metsas on mootorsõidukiga sõitmine keelatud. Sirgala karjäär on samuti peagi kasutamiseks keelatud Kaitseväge õppuste tõttu.

Valdavas enamuses karjääriomanikke ei taha, et mootorisportiharrastajad nende karjäärides sõidavad, arwab motoklubi juhataja. Intervjueeritav M1 ütleb: „Maastik pööratakse segamini, harrastajad jäävad kaevandusmasinatele ette, pole ohutu. Kui eraldada juba kaevandatud karjäär rekultiveerimiseks enduroharrastajale, siis see pole enam enduro, vaid see on järjekordse motokrossiraja loomine.”

Eesti Off-Road klubi liige meenutab, kui palju pidi vaeva nägema RMK-lt kooskõlastuste saamiseks, et tol hetkel mahajäetud Aru karjäärist saaks ametlik maastikusõiduala.

Intervjueeritav M2 kirjeldab: „Me tahtsime oma kodu ligidal ametlikult sõitmas käia ja kui Aru karjäärist sai RMK ametlik maastikusõiduala, siis käisid väga paljud harrastajad seal sõitmas. Selliseid sõidualasid võiks olla rohkem.”

3.3.8. Mootorisporti harrastajate ettepanekud

Mootorisportiharrastajate arvates võiks olla lubatud sõitmine metsasihtidel ja kõrgepingeliinide all. Sõitmine hoiaks alad võsast puhtana, mahakukkunud puid ei oleks ees ja siht oleks vaba. Samuti oleksid võsavabad sihid abiks piirkonna jahimeestele loomade liikumise jälgimisel. Intervjueeritav M3 ütleb: „Me oleme rääkinud tuttavate jahimeestega. Jahimehed ütlevad, et oleks hea, kui te saaksite sõita mööda metsasihte, et siis metsasihid ei kasva kinni ja siis nad näevad loomade liikumist paremini. Samuti kõrgepingeliinide alused oleks ju hea puhtana hoida võsast.”

Intervjueeritav M4 arvab: „Kõik metsasihid, mis Eestis üldse on, kõigil neil võiks olla mootorisportiharrastamine lubatud. Sihid oleksid võsast puhtad ja harrastajad rõõmsad.”

Endurolubi juhataja arvates võiks olla lubatud raudteeäärsetel aladel sõitmine. Ta lisab, et kitsastel hooldusteedel sõitmine on huvitav. Intervjueeritav M3 mainib: „Näiteks Tartust Jõgevale või Tartust Valka, mööda raudtee äärt, ühtepidi sinna ja teistpidi tagasi. Seal on sood vahepeal ja raudtee ääres on väikesed hooldusteed ja seal on huvitav sõita. Kes päris raudtee ääres elab, selle taluhoovist muidugi läbi ei sõida, aga neid on hästi vähe. Üle raudtee me ei sõida, seda ei tohi teha.”

Enduromatkakorraldaja arvates võiks Eestis olla neli suurt ametlikku maastikusõiduala. Alad asuksid Lõuna-Eestis, Põhja-Eestis, Ida-Eestis ja Lääne-Eestis. Kõik oleks ilusti kooskõlastatud mootorsõidukitega aladel sõitmiseks. Intervjueeritav M6 toob välja: „*Tuleb kehtestada aastamaks, mis annab loa sõitmiseks kõikidel aladel. Igale masinale saab peale panna märgise, mis tõestab maksu tasumist.*”

Eesti Off-Road Klubi liikme arvates võiks mahajäetud karjääridest rajada ametlikud RMK maastikusõidualad. Intervjueeritav M2 ütleb: „*Rohkem ametlikke sõidukohti koostöös RMK-ga. Nõudlus selliste alade järele on suur. Mahajäetud karjäärid sobivad ideaalselt, näiteks Huntaugu karjäär Soodla tee ääres.*”

Ühe intervjueeritava arvates võiksid olla Kaitseväge harjutusaladel (nt. Soodla, Sirgala, Männiku jt.) ametlikud maastikusõidualad. Tuleks teha Kaitseväega kokkulepped off-road radade kasutamiseks väljaspool õppuste päevi.

3.4. Uuringute koondatud tulemused

Tulemuste kokkuvõttesse on autori poolt koondatud kõikide uuringute osapoolte vastustest saadud olulisemad seisukohad ja need on esitatud tabeli kujul Tabelis 2. Tabelis on harrastajate ja teenusepakkujate küsitlustest ning intervjuudest saadud tulemuste kokkuvõte.

Tabel 2. Uuringute tulemuste koondtabel (autori koostatud).

Uuringu teema	Harrastajate küsitluse tulemused	Teenusepakkujate küsitluse tulemused	Intervjuude tulemused
Sihtgrupp	<p>Mees, keskhariidusega, vanuses 20-40 a. Elukoht Harjumaal, järgneb Tartumaa, Pärnumaa.</p> <p>Harrastusspordilane, ei kuulu motoklubisse. Harrastusega on tegelenud keskmiselt 6 aastat, valdavalt enduroharrastaja.</p> <p>Tegeleb harrastusega keskm. kord nädalas. Viimase aasta jooskul on osalenud ametlikul hobiüritusel.</p> <p>Kõige olulisemaks hobiüritustel osalemisel peeti seltskonda, maastikutüüpi, looduses viibimise võimalust ja vaheldust.</p> <p>Infot hobiürituste kohta saadakse enim sotsiaalmeedia kaudu.</p>	<p>Kliendi profiil pole aastatega muutunud.</p> <p>Siseturist, sõpruskonnad ja ettevõtted. Keskm. grupi suurus 4-6 inimest.</p> <p>Korraldatakse maastikusõidukite ja enduro mootorrataste matku, sõidukite arv 4-8.</p> <p>Kõige populaarsemad päevased matkad.</p> <p>Pooltel vastanutel teenuse põhihooajaks suveperiood, teistel hooajalisusel vahet ei tehta.</p> <p>Teenuse olulisemaks komponendiks hinnati rekreatiivsust ja ekstreemsust, loodushariduse osakaalu tähtsus väiksem.</p> <p>Matka korraldamisel kõige olulisem meelelahutus, seltskond, maastikutüüp.</p>	<p>Harrastaja profiil pole aastatega muutunud.</p> <p>Siseturist, enamasti püsiklientuur, ettevõtted ja sõpruskonnad. Keskmine grupi suurus 4-6 inimest. Harrastaja: mees, vanuses 20-45a.</p> <p>Motomatkaja pigem välisturist, kes sõidab pikemaid marsruute matkatsikliga. Populaarsed on ka päevased matkad kohalike motoharrastajate poolt kergemate tsiklitega.</p>

Sihtkoht	<p>Harjumaa, Tartumaa, Pärnumaa. Männiku-, Aidu-, Kukemetsa karjäär, RMK Võerdla Maastikusõidu püsirada, Põhja-Kõrvemaa looduskaitseala.</p> <p>Pooled vastanutest on nõus nädalavahetustel sõitma üle 100 km oma hobiga tegelemiseks.</p>	<p>Matku korraldatakse metsades ja rabades. Küsitakse teenuse sisu, mitte sihtkohta.</p> <p>Küsitakse huvitavaid sihtkohti, puutumatut loodust, rabasid ja orgusid.</p> <p>Teenusepakkuja valib ise sihtkoha, nt. Aidu karjäär.</p>	<p>Harjumaa, Tartumaa, Pärnumaa. RMK Võerdla Maastikusõidu püsirada, Põhja-Kõrvemaa looduskaitseala.</p> <p>Sihtkoha valikul lähtutakse elukohast või teenusepakkuja asukohast.</p> <p>Matkakorraldajad viivad läbi matku kindlatel radadel ja sihtkohtades.</p>
Sõidukoha eelistused (maastikud, kooslused)	<p>Eelistused: karjäärid ja tööstusmaastikud, mets- ja metsarajad, künkad, motokrossirajad.</p> <p>Pigem meeldivad: pinnasteed, liivikud, niidud, veekogude ümbrus. Ei eelista: asfaltteed, võsa, põld, rand, park, asula.</p>	<p>Klientide eelistused pole aja jooksul muutunud. Eelistatakse raskesti läbitavaid kohti. Soovitakse seiklusi porisel või lumisel teel ja läbida ekstreemseid kohti.</p>	<p>Hea rada on mitmekesine ja huvitav.</p> <p>Kõige parem sõidukoht on karjäär. Karjääris on erinevaid tõuse, langusi, auke ja takistusi.</p> <p>Motomatkarada liigub mööda avalikke metsa- ja kruusateid. Eelistatud on kohad, kus loodus on põnev ja varieeruv.</p> <p>Motokrossirada ei sobi endurorajaks.</p>
Kaitsealadel sõitmine	<p>Nii riiklikke kui ka eraomandis olevaid kaitsealasid eelistatakse maaomandist kõige vähem.</p>	<p>Pooled teenusepakkujad korraldavad matku kaitsealadel.</p> <p>Kaitsealal sõitmise juures oluline matkal käitumine, mitte grupi suurus.</p>	<p>Motomatkarada (TET) läbib erinevaid kaitsealasid.</p>

	<p>Kasutatakse sõitmiseks avalikke teid ja tähistatud rahu. Erateid kaitsealadel kasutatakse harva.</p> <p>Ilma radadeta maastikke kasutatakse harva või mitte kunagi. Isetekkelisi radu pigem ei kasutata.</p> <p>“Tundlikul ajal või tundlikel aladel” võiks olla hobiürituste korraldamine ja läbiviimine piiratud.</p>	<p>Motomatkade läbiviimine võiks olla lubatud lindude ja loomade pesitsusperioodil ja suurüritused võiksid olla kaitsealadel piiratud.</p>	<p>Kaitsealadel sõidetakse ainult mööda riiklike avalikke teid. Erikokkuleppeid avalikel teedel sõitmiseks pole vaja sõlmida.</p>
Mõju looduskeskkonnale	<p>Enne hobiüritust alal kohapeal tutvumas ei käida ja väga harva uuritakse ürituskoha looduse ja elustiku kohta.</p> <p>Suurim mõju prügistamisel. Pooled vastanutest arvasid, et vähene mõju müra tekitamisel, kohalike inimeste-, loomade ja lindude häirimisel.</p>	<p>Enne matka uuritakse alal kehtivate piirangute ja regulatsioonide kohta.</p> <p>Prügistamist ei ole, kohalikke inimesi ei häirita ning pinnase rikkumise mõju on vähene. Kõige väiksem motomatkade mõju: loomade-ja lindude häirimine ja CO2.</p> <p>Teatud olukordades või maastike puhul tuleks eelistada üht/mitut rada. Kui maastikud muutuvad kevadel läbimatuks, on hea kui kõrvalt läheb teine rada.</p> <p>Sihtkohas kasutatakse samu väljakujunenud radu aga võimalusel kasutatakse erinevaid radu.</p>	<p>Harrastajad üldiselt oma tegevust ette ei planeeri.</p> <p>Prügistamist pole täheldatud. Rööbaste tekkimine sõltub harrastaja sõidustiilist ja pinnasest. Looduse taastumine sõltub ala suuruselt, kuidas ja kui tihti alal sõidetakse.</p> <p>Radu muudetakse sõltuvalt aastaajast. Ülekoormust radadele ei ole.</p> <p>Loodust mõjutavad harrastajate kooskõlastamata sõidud.</p> <p>Algajate harrastajate keskkonnateadlikkus on madal.</p> <p>Uusi teid juurde ei tekitata.</p>

	<p>Teatud olukordades või maastike puhul tuleks eelistada üht/mitut rada. Rada valitakse sõltuvalt ilmastiku oludest ja raja läbisõidu võimalikkusest. Sihtkohas eelistatakse liikuda mitmel erineval rajal. Radu muudetakse vahelduse tõttu. Et loodus saaks taastuda üritatakse vältida samu radu. Tihti sõidetakse rada laiemalt, et ei tekiks sügavaid rööpaid.</p> <p>Teiste mootorisportlaste järgi on looduses liikudes märgatud tihti- enim rööpaid.</p>	<p>Teiste mootorisportlaste järgi märgatakse looduses liikudes tihti- enim rööpaid. Prügistamist, müra ja puude/taimede kahjustamist märgatud ei ole.</p>	
Maaomandi probleemid	<p>Maaomand seab harrastajate tegevusele piirangud.</p> <p>Enamus harrastajatest lähtub oma tegevuste planeerimisel maaomandist.</p> <p>Hobiga harrastamisel eelistatakse riigimaad. Eramaal sõitmist üritatakse vältida.</p> <p>Eramaaomanike poolsed piirangud ja üldine vaenulikkus.</p>	<p>Maaomand seab enamusele vastanutele piiranguid.</p> <p>Kõik teenusepakkujad lähtub oma tegevuste planeerimisel maaomandist.</p> <p>Teenuste pakkumisel eelistatakse riigimaad. Pigem ei eelistata eramaad ja kaitseala (nii riiklikku kui eraomandis).</p>	<p>Kõik intervjuueeritavad lähtuvad oma tegevuste planeerimisel maaomandist.</p> <p>Maaomand seab harrastajate tegevusele piirangud.</p> <p>Suurimaks piiranguks peetakse eramaaomanikega kokkulepete sõlmimist.</p> <p>Konfliktide vältimine eramaaomanikega ja kohaliku kogukonnaga on teenusepakkujatele primaarne.</p>

Muud piirangud, häiringud ja takistused	<p>Ametlike hooldatud maastikusõidualade vähesus.</p> <p>Riigi/omavalitsuste poolne reguleerimatus.</p> <p>Vähesed konfliktid teiste mootorispori-harrastajatega ja ruumikasutajatega.</p>	<p>Teiste inimestega kokkupuutel (oma tegevust harrastades antud alal) häirivad prügistamine ja ATV harrastajad, kes lõhuvad radu.</p> <p>Teiste teenusepakkujatega pole konflikte tekkinud. Tehakse pigem koostööd.</p>	<p>Puuduvad sobivad ametlikud maastikusõidualad.</p> <p>Ametlike sõidualade puudus võib tekitada kahju loodusaladele.</p> <p>Häirivad harrastajad, kes kahjustavad mootorispori mainet.</p> <p>Vähesed konfliktid teiste mootorispori-harrastajatega ja ruumikasutajatega.</p>
--	--	--	--

4. ARUTELU JA JÄRELDUSED UURINGUTE TULEMUSTEST

Tulemustest selgus, et Eesti mootorisportiharrastaja on meesterahvas, vanuses 20-40, mida näitab ka ametlik statistika (Eesti Spordiregister, 2020). Küsitlusele vastanud harrastaja oli oma hobiga tegelenud 4-13 aastat ning sõitmas käib keskmiselt kord nädalas.

Mootorisportialadest enim tegeletakse küsitluse tulemustest lähtuvalt enduroga, järgnevad offroad, ATV ja motokross. Tuginedes küsitluse tulemustele ja ametlikule klubide statistikale, elab valdav osa harrastajatest Harjumaal. Statistika järgi kuulub mootorisportiklubidesse kokku 1800 liiget (Eesti Spordiregister). Enamik küsitlusele vastanutest klubiliikmeks ennast ei pidanud.

Teenusepakkujad tõdesid, et harrastajate profiil pole aastatega muutunud. Enamiku motomatkateenuse tarbijaskonnast moodustab püsiklientuur. Matkadel käivad nii erakliendid kui ka ärikliendid, kes on siseturistid. Keskmiseks grupi suuruseks matkal on 4-6 inimest. Motomatkateenuse juures peeti vähe oluliseks komponendiks loodusharidust, pigem pidasid ettevõtjad teenuse pakkumisel tähtsaks rekreatiivust ja ekstreemsust. Avaliku motomatkaraja kasutaja on pigem väliturist, kes sõidab pikemaids marsruute ja kasutab soovi korral telkimiseks RMK puhkealasid, seega saab väita, et motomatkajad mõjutavad rekreatiivsete puhkealade koormustaluvust. Puhkealadel on nii õppe- ja matkaradade kui ka telkimisalade peamine ja üha süvenev probleem pinnase lõhkumine ja erosioon. Selle põhjus on eelkõige autode sõitmine rannaluidetel või rannalähedase metsa tallamine. Toetudes puhkealade seisundit kajastavatele seireandmetele, on võimalik vähendada negatiivset mõju, reguleerida metsa külastatavust ja suurendada koormustaluvust. (Maran, 2005)

Oma hobiga tegelemisel on harrastaja jaoks kõige olulisem seltskond, maastikutüüp, looduses viibimise võimalus ja vaheldus. Tulemustest selgus, et harrastajad oma tegevust ette ei planeeri. Infot hobiürituste kohta saadakse pigem sotsiaalmeedia kaudu, see tähendab seda, et enne hobiüritust ei käida alaga kohapeal tutvumas ja harva uuritakse ürituskoha looduse ja elustiku kohta. Kõige olulisemaks peeti matkakorraldamise juures meelelahutuse pakkumist, seltskonda ja maastikutüüpi. Teenusepakkujad uurivad enne matka alal kehtivate piirangute ja regulatsioonide kohta. Autori hinnangul uuritakse pigem ettevõttele tekkida võiva mainekahjustuse tõttu, mitte negatiivsete mõjude tõttu loodusele. Ametlikku motomatkarada kaardistades lähtutakse pigem alale paigaldatud liiklusmärkidest, mis informeerivad

erinevatest alal kehtivatest piirangutest. Kui hiljem saadakse teada alal kehtivatest piirangutest, siis tehakse raja marsruut ümber. Eesmärk on pakkuda motomatkajale rada, mis on legaalselt sõidetav kogu pikkuses.

Sõidukoha valikul lähtutakse pigem elukohajärgsest asukohast, eelistatakse pigem kodule lähemaid kohti. Populaarsed sõidukohad on näiteks Männiku karjäär, RMK Võerdla Maastikusõidu püsirada, Põhja-Kõrvemaa looduskaitseala (varasem sõjaväepolügoon). Nädalavahetusel on samas küsitlusele vastanud harrastajad oma hobiga tegelemiseks valmis sõitma üle 100 km kaugusele. Käiakse sõitmas näiteks Tallinnast Ida-Virumaale, Aidu ja Sirgala karjääris. Teenusepakkujad viivad matku läbi kindlates sihtkohtades ja radadel, sest uue raja ettevalmistused on väga ajamahukad. Ettevõtja ei saa korraldada matka kooskõlastusteta.

Maastike ja koosluste hindamisel selgus töö tulemustest, et mootorisporiharrastajad eelistavad ülekaalukalt oma hobiga tegelemisel karjääre ja tööstusmaastikke. Samuti meeldivad metsarajad ja künkad. Harrastaja arvates on hea rada mitmekesine ja huvitav. Karjäärides on erinevaid tõuse, langusi, auke ja takistusi. Metsas on palgid, kraavid ja muud looduslikud takistused.

Küsitluses uuris töö autor harrastajatelt ja teenusepakkujatelt motoriseeritud tegevustega kaasnevaid mõjusid loodusaladele. Erinevate mõjudena oli välja toodud taimede tallamine, puuokste murdmine, loomade häirimine, lindude häirimine, kaitsealuste liikide olemasolu, müra tekitamine, prügistamine, kohalike elanike häirimine, pinnase rikkumine ja süsihappegaasi tekitamine. Töö tulemustest lähtuvalt on mootorispori harrastajate mõju loodusaladele vähene, kuid ka vähene sõitmine võib tekitada kahju taimedele (Ouren, 2007), loomadele (Karasin, 2003) ja maapinnale (Grigal, 2000). Ainsaks oluliseks motoriseeritud tegevustega kaasnevaks mõjuks hindas veerand teenusepakkujatest taimede tallamist, pinnase rikkumist ja puuokste murdumist, kõik muud mõjud hinnati valdavalt puuduvaks või väheoluliseks. Harrastajate küsitlusest selgus, et kõige suuremaks motoriseeritud aktiivsete tegevustega kaasnevaks mõjuks keskkonnale peeti prügistamist ja kaitsealuste liikide olemasolu. Pooled vastanutest arvasid, et vähene mõju müra tekitamisel, kohalike inimeste, loomade ja lindude häirimisel siiski on. Intervjuudest selgus, et kõige suuremat kõneainet pakuvad erinevatest mootorisporidiga kaasnevatest mõjudest loodusaladele siiski maapinnaga seotud kahjustused (rööpad, taimkattekadu jms.). Rööbaste olemasolu on looduses märgatud tihti teiste mootorisportlaste poolt. Rööbaste olemasolu sõltub pinnase struktuurist, maastiku

omadustest (tõus, laskumine jms.), harrastajate sõidustiilist ja raja sõitmissagedusest. Kui vähegi võimalik, siis kasutatakse sõitmiseks vahelduse tõttu erinevaid radu, aga eelkõige lähtutakse raja valikul selle läbivuse võimalikkusest. Tulemustest selgus, et teenusepakkujate hinnangul ülekoormust radadele ei ole ja seda üritatakse vältida, et loodus jõuaks ise taastuda. Autori hinnangul on looduse taastumist sellisel kujul aga ebatäpne hinnata. Koormustaluvuse hindamine rekreatiivses kasutuses olevatel aladel nõuab pikemaajalisi ja põhjalikumaid uuringuid, et teha eelpool mainitud üldistusi.

Kaitsealadel kasutavad mootorisportiharrastajad- ja teenusepakkujad sõitmiseks ainult riiklikke avalikke teid, erateedel ei sõideta. Isetekkelisi radu ei kasutata ja uusi radu juurde ei tekitata. Kaitsealal sõitmise juures peavad teenusepakkujad grupi suurusest olulisemaks matkal käitumise viisi. Hobiürituste korraldamine ja läbiviimine võiks olla harrastajate arvates kaitsealadel piiratud. Elupaikade killustatus võib pesitsevate lindude paljunemisedukust vähendada ja arvatakse, et see on mõnede metslinnuliikide arvukuse vähenemise peamine põhjus (Robinson et al., 1995). Samuti võib olla motoriseeritud aktiivsete tegevustega kaasneval müral otseseid ja kaudseid mõjusid metsloomadele. Näiteks võib müra mõjutada selliseid käitumismustreid nagu pesitsemine, paljunemine või poegade söötmine ja toitmine (Karasin, 2003). Tulemustest selgus, et teenusepakkujate arvates võiksid motomatkad olla lubatud lindude ja loomade pesitsusperioodil. Loodusalad on piisavalt suured (nt. Kõrvemaal) ja harrastajate arv väike, mistõttu teenusepakkujate arvates müra elusloodusele negatiivset mõju ei avalda. Töö autori arvates ei ole sellised hinnangud pädevad, sest Eestis on vähe antud teemat uuritud, mis kinnitaksid eelpool mainitud väiteid.

Eesti loodusalade kasutus mootorisportiharrastajate poolt on mõjutatud maaomandiga seotud probleemidest. Kõige rohkem tekitavad rekreatsioonikonflikte mootorisportiharrastajate kooskõlastamata sõidud. Võõral maatükil võib viibida üksnes omaniku loal. Kui omanik ei ole oma maatükki piiranud või tähistanud, võib eeldada, et seal võib ka viibida. Kui matkates nähakse aga silti "Eramaa", siis tuleb kindlasti maaomanikult maal viibimiseks küsida luba või valida teine marsruut. Mootor- või maastikusõidukiga võõral maatükil sõitmiseks peab alati olema maaomaniku luba (Keskkonnaministeerium, 2015). Tulemustest selgus, et mootorisportiharrastajad- ja teenusepakkujad lähtuvad oma tegevuste planeerimisel maaomandist, samuti seab maaomand nende tegevusele piirangud. Kõige suuremaks häiringuks pidasid harrastajad piiranguid, mis on seotud eramaaomandiga. Valdav osa harrastajate ja eramaaomanike vahelistest konfliktidest tekib seetõttu, et harrastajad ei

planeeri oma tegevust ette. Tulemustest selgus, et maaomandiga seotud häiringud sõltuvad enamasti sellest, kuidas saavutatakse maaomanikuga kokkulepe. Väga paljud eramaaomanikud ei taha, et mootorsõidukid läbi nende maade sõidavad. Paljud harrastajad sõidavad lihtsalt luba küsimata läbi hoovide ega austa maaomanike privaatsust ja turvalisust (lapsed ja koduloomad hoovis). Seega väldivad harrastajad enamasti eramaid või sõidavad seal maaomaniku nõusolekul. Kui on tarvis pidada läbirääkimisi eramaal sõitmiseks, siis enamasti jõutakse kokkuleppele, omaniku keelust peetakse kinni. Üldjuhul maaomanike poolt paigaldatud eramaa valdust tähistavad liiklusemärgid distsiplineerivad harrastajaid. Töö autor toob välja, et on olemas ka mobiilsed kaardirakendused, mis näitavad hetke asukohas olevat maaomandit. Kahjuks maaomaniku kontaktid rakenduses puuduvad.

Teenusepakkujad ei kasuta eramaaomandit, et vältida juba eos võimalikku konflikti, mis võib tekkida. Konflikt on kerge tekkima. Autori hinnangul saab maaomanik ise ennetada võimalikke konflikte, mis võivad tekkida maakasutajatega. Kui eramaaomaniku maa pealt läheb läbi avalik tee ja ta ei saa keelata mootorsõidukiga sõitmist, siis saab ta teha lõkkeplatsi ja viia lõkkepuid nagu RMK puhkealadel. Seda selleks, et inimesed ei läheks ise metsa kahjustama. Kui ei saa keelata tegevust, siis saab ehk suunata mingisse jälge.

Klubiline kuuluvus mõjutab otseselt mootorisporti harrastajate loodusalade kasutust. Tulemustest selgus, et looduses tekitavad pigem probleeme algajad harrastajad, kes ei kuulu klubidesse. Algaja harrastaja ei tunne looduses sõitmise reegleid. Siiski on üldine harrastajate keskkonnateadlikkus tõusnud. Vähem on prügistamist ja osatakse hinnata maastikuomadusi, vältimaks pinnasekahjustusi. Tulemustest selgus see, et klubisse kuulumine distsiplineerib harrastajate looduses käitumist. Klubiliikmed planeerivad rohkem oma sõitmisi ette, teevad taustauuringut. Käiakse rada eelnevalt läbi ja võetakse vajalikud kooskõlastused maaomanikelt. Reguleerimata sõidud mõjutavad klubi mainet. Klubi vastutab oma liikmete tegevuse eest.

Loodusalade koormustaluvust mõjutab otseselt ametlike sobivate maastikusõidualade puudus. Tulemustest selgus, et loodusladel mootorisportiharrastajate poolt kahjustuste tekkimise vältimiseks tuleks teha juurde avalikke sobivaid sõidukohti. Eestis on tegelikult piisavalt palju alasid, kus saab mootorisporti harrastada loodust kahjustamata ja seadust rikkumata. Valdav osa harrastajatest kasutab looduses (sh. kaitsealadel) liikumiseks avalikke riiklikke teid ja uusi radu juurde ei tekitata. Statistika näitab (Eesti Spordiregister, 2020), et Eestis on üle 55 ametliku tehnikasporti püsiraja, mis ei ole aga sobivad näiteks enduro-, ATV- ja

offroadi harrastuste läbiviimiseks. Motokrossirajad on liiga lühikesed ega sobi tehniliste tingimuste tõttu. Tulemustest selgus, et Eestis on sobivate ametlike maastikusõidualade järele suur puudus. Mootorisportlaste seas eelistatud sõidukohtade (näiteks Männiku, Sirgala ja Aidu karjäär) piirangute ja sõidukeeldude kehtestamisega kasvab autori hinnangul nõudlus sobivate sõidualade järele veelgi. Üldjuhul on olemasolevad ametlikud sõidurajad vaid mõne kilomeetri pikkused ega sobi harrastajale oma väiksuse tõttu. Enduroharrastajate arvates võiks olla sobiv sõidualasuurus 25 ruutkilomeetrit. Tulemustest selgus, et kõige paremini sobiksid sellisteks aladeks vanad mahajäetud karjäärid. Karjäärid, vanad sõjaväeosad on piisavalt põnev maastik ja oleks ideaalseks lahenduseks ametlike sõidukohtade puuduse probleemi puhul. Sirgel metsaalusel sõitmine on mootorisportiharrastaja jaoks ebahuvitav. Karjäär annab kõrguste vahe, saab mäest üles ja alla sõita jne.

Kui mootorisport on harrastajale suureks hobiks, siis autori hinnangul leitakse enamasti legaalseid kohti, kus sõitmas käia, näiteks motomatkamiseks mõeldud TET Eesti rajal. TET Eesti rada on aga enduro harrastamiseks liiga lihtne, maastikutüüp ei ole piisavalt ekstreemne. Enduro harrastamiseks on vähe avalikke sobivaid sõiduradu. Lisaks jalakäijatele mõeldud matkaradadele võiks autori arvates Eestis olla ka mootorratturitele mõeldud radu matkamiseks. Võiks võtta kasutusse vanad metsasihid ja kasutamata teerajad. Eraldi tuleb kehtestada rajapiirangud, kui on näiteks mootorrataste matkarada, siis ATV-d ja suuremad maastikusõidukid ei tohi sinna sõitma minna. Kui tuua eeskujuks jalakäijatele mõeldud matkarajad, siis seal mingil määral reeglid kehtivad, ei sõideta radadel mootorratta, ATV ja off-roadiga. Ametlikke sõidualasid peab olema piisavalt, et olemasolevaid ei lõhutaks ära, siis hajub kasutajate arv alade vahel. Ametlik maastikusõiduala peab olema piisavalt suur, et pakuks harrastajale vaheldust. Väikeste alade puhul tüütab sõitmine kiiresti ära, ala sõidetakse risti-põiki läbi. Kui harrastaja tahab seigelda ja oma võimeid proovile panna, siis on vaja sõitmiseks pikemaid lõike. Sobilike sõidualade puudust ja koormustaluvust loodusaladele kompenseerib see, et Eestis korraldatakse erinevaid ametlikke võistlussarju mootorisportiharrastajatele. Ametlikke mootorisportivõistlusi koordineerivad Eesti Mootorrattaspordi Föderatsioon ja Eesti Autospori Liit. Autori arvates peaksid katuseorganisatsioonid kaitsma mootorisportiharrastajate huve ja sõlmima sõidualadega seotud kooskõlastusi ning kokkuleppeid maaomanikega. Nende organisatsioonide eesmärgiks on tagada oma sportlaste jaoks treenimis- ja harjutamisalad, et aidata edendada mootorispori arengut Eestis.

KOKKUVÕTE

Teave mootorisportlaste loodusalade kasutamisest Eestis on puudulik. Töö eesmärk on välja selgitada, millist rolli täidavad mootorisporti harrastajad Eesti loodusaladel. Milline on Eesti mootorisporti harrastaja profiil? Kuidas mootorisporti harrastajad Eestis loodusalasid kasutavad? Millistel aladel peamiselt oma harrastusega tegeletakse? Millised on sobilikud sõidukohad oma hobiga tegelemiseks? Kuidas klubiline kuuluvus mõjutab mootorisporti harrastajate looduskasutust? Püstitati hüpotees: mootorisporti harrastajad kasutavad oma hobiga tegelemiseks loodusalasid (sealhulgas kaitse all olevaid loodusalasid), sest puuduvad sobivad ametlikud sõidukohad.

Töö teoreetilises osas on uuritud rekreatiivsete tegevuste mõjusid loodusaladele, kirjeldatud erinevaid mõjusid, mida tekitavad motoriseeritud aktiivsed tegevused keskkonnale ning eraldi alapeatükina on autor teinud lühiülevaate Eesti mootorisportist, tuginedes ametlikule statistikale.

Teoreetilisele osale järgnenud uuringu praktilised osad – küsitlused ja intervjuud võimaldasid vastata uuringu eesmärkides püstitatud küsimustele.

Uuringust selgus, et mootorisportialadest on Eestis kõige populaarsemad motokross, enduro, ATV ja offroad. Tüüpiline harrastaja on meesterahvas, vanuses 20-40, kes on oma hobiga tegelenud 4-13 aastat. Tulemustest selgus, et harrastaja oma tegevust ette ei planeeri. Sõidukoha valikul lähtutakse elukohast- eelistatakse kodule lähemaid radu. Kõige rohkem eelistatakse sõidukohana karjääre ja tööstusmaastikke, samuti metsaradu ja künkaid. Mootorisporti mõju loodusaladele peetakse väheseks, ülekoormus sõiduradadel puudub. Kaitsealadel kasutatakse sõitmiseks riiklikke avalikke teid. Tegevuse planeerimisel lähtutakse maaomandist, eramaaomandit ei eelistata. Klubiline kuuluvus mõjutab otseselt mootorisporti harrastajate looduskasutust. Klubisse kuulumine distsiplineerib harrastajate looduses käitumist. Suurimaks hobitegevusega seotud piiranguks peetakse eramaaomanikega kokkulepete sõlmimise keerukust ja ametlike sobivate maastikusõidualade puudumist.

KASUTATUD KIRJANDUS

Ahlstrand, G. M., Racine, C. H. (1993). Response of an Alaska, USA, Shrub Tussock community to selected all-terrain vehicle use. *Arctic Alpine and Research*. 25(2):142-149. [www] <https://www.jstor.org/stable/1551551?seq=1>

Balmford, A., Green, J., Anderson, M., Beresford, J., Huang, C., Naidoo, R., et al. (2015). Walk on the Wild Side: Estimating the Global Magnitude of Visits to Protected Areas. *PLOS Biology*. [www] <https://doi.org/10.1371/journal.pbio.1002074>

Balmford, A., Beresford, J., Green, J., Naidoo, R., Walpole, M., Manica, A. (2009). A Global Perspective on Trends in Nature-Based Tourism. *PLoS Biology*. [www] <https://doi.org/10.1371/journal.pbio.1000144>

Becken, S, Job, H. (2014). Protected areas in an era of global-local change. *Journal of Sustainable Tourism*. 22: 507-527. [www] <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09669582.2013.877913>

Cordell, H. (2012). Outdoor recreation trends and futures. Southern Research Station, Asheville, NC, USA: U.S. Department of Agriculture Forest Service. [www] http://www.srs.fs.usda.gov/pubs/gtr/gtr_srs150.pdf

Eesti Autosport Liit. (2021). [www] <https://www.autosport.ee>

Eesti Mootorrattaspordi Föderatsioon. (2021). [www] <https://msport.ee>

Eesti Spordiregister. (2021). [www] <https://www.spordiregister.ee>

Flick, U. (2006). An introduction to qualitative research. (3rd ed.). London: Sage. 443 p. [www] https://elearning.shisu.edu.cn/pluginfile.php/35310/mod_resource/content/2/Research-Intro-Flick.pdf

Garrett, G. (2001). Nueces River collection report. Unpublished report. Texas Parks and Wildlife. Austin Texas. [www] https://tpwd.texas.gov/publications/pwdpubs/media/pwd_rp_t3200_1081.pdf

Grigal, D. F. (2000). Effects of extensive forest management on soil productivity. *Forest Ecology and Management*. 138:167-185. [www] <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0378112700003959?via%3Dihub>

Karasin, L. (2003). All-terrain vehicles in the adirondacks. Wildlife Conservation Society, WCS Working paper no. 21 April, p.22. [www] <https://www.arlis.org/docs/vol1/A/53352785.pdf>

- Keskkonnaministeerium.** (2015). Kuidas looduses liikuda? [www]
<https://www.envir.ee/sites/default/files/news-related-files/loodusesliikumine.pdf> (külastatud 12.04.2021)
- Kuresoo, R., Kõivupuu, M., Reimann, M., Ruukel, A., Tobreluts, P., Tuusti, A.** (2010). Õkoturism, mõtteviis, majandusharu, heaolu tõstja, loodus- ja kultuuripärandi kaitse tõhustaja: Eesti Õkoturismi Käsiraamat. Eesti Õkoturismi Ühendus: 108. [www]
<http://www.eas.ee/images/doc/ettevotjale/turism/looduspuhkus/6koturismi%20kasiraamat%202010.pdf> (külastatud 29.03.2021).
- Larson, L., Merenlender, S., Crooks, K.** (2016). Effects of Recreation on Animals Revealed as Widespread through a Global Systematic Review. [www]
<https://doi.org/10.1371/journal.pone.0167259>
- Liiklusseadus.** (2000). [www] <https://www.riigiteataja.ee/akt/117032011021>
- Maran, K.** (2005). Puhkemetsade eest tuleb hoolt kanda. Eesti Mets 04/2005. [www]
http://vana.loodusajakiri.ee/eesti_mets/artikkel488_472.html
- McCurdy, L. E., Winterbottom, K. E., Mehta, S. S., Roberts, J. R.** (2010). Using nature and outdoor activity to improve children's health. Curr Probl Pediatr Adolesc Health Care. 2010; 40: 102-117. [www]
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1538544210000441?via%3Dihub>
- Meadows, D., Foltz, R., Geehan, N.** (2008). Effects of all-terrain vehicles on forested lands and grasslands. USDA. 1811-SDTDC. 110 p. [www]
https://www.fs.fed.us/rm/pubs_other/rmrs_2008_meadows_d001.pdf
- Megahan, W. F.** (1990). Erosion and site productivity in western Montane forest ecosystems. Proceedings of the management and productivity of western montane forest soils. Boise, ID. USDA Forest Service. General Technical Report. INT-280. pp. 146-150. [www]
https://forest.moscowfsl.wsu.edu/smp/solo/documents/GTRs/INT_280/Megahan_INT-280.pdf
- Misak, R. F., Al Awadhi, J. M., Omar, S. A., Shahid, S. A.** (2002). Soil degradation in Kabad area, southwestern Kuwait City. Land Degradation and Development. 13(5):403-415.
- Naidoo, R., Burton, A.** (2020). Relative effects of recreational activities on a temperate terrestrial wildlife assemblage. Conservation Science and Practice. 2020;2:e271. [www]
<https://doi.org/10.1111/csp2.271>
- Naughton-Treves, L., Holland, M. B., Brandon, K.** (2005). The role of protected areas in conserving biodiversity and sustaining local livelihoods. Annu Rev Environ Resour. 2005; 30: 219-252. [www]
<https://www.annualreviews.org/doi/10.1146/annurev.energy.30.050504.164507>
- Ouren, D. S., Haas, C., Melcher, C. P., Stewart, S. C., Phadrea, D. P., Sexton, N. R., Burris, L., Fancher, T., Bowen, Z. H.** (2007). Environmental Effects of Off-Highway Vehicles on Bureau of Land Management Lands: A Literature Synthesis, Annotated Bibliographies, Extensive Bibliographies, and Internet Resources: U.S. Geological Survey, Open-File Report 2007-1353, 225 p. [www]
<https://www.researchgate.net/publication/242537198>

Rosenzweig, M. L. (1995). Species diversity in space and time. Cambridge: Cambridge University Press.

Robinson, S. K., Thompson, F. R.; Donovan, T. M.; Whitehead, D. R., Faaborg, J. (1995). Regional forest fragmentation and the nesting success of migratory birds. *Science*. 267:1987- 1990.

Tappo, K. (2020). Rekreatiivsete tegevuste mõju hindamine looduskeskkonnale disc golfi näitel. Tartu Ülikool Pärnu Kolledž. [www]
https://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/68139/tappo_kristin_marie.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Thiel, D., Jenni-Eiermann, S., Braunisch, V., Palme, R., Jenni, L. (2008). Ski tourism affects habitat use and evokes a physiological stress response in capercaillie Tetrao urogallus: a new methodological approach. *J Appl Ecol*. 2008; 45: 845-853. [www]
<https://doi.org/10.1111/j.1365-2664.2008.01465.x>

Transpordiamet. (2021). [www]
<https://transpordiamet.ee/soidukite-ja-masinate-kategooriad#maastikusidukid>

Vennik, K. (2019). The effect of military vehicles on rut formation on Estonian soils and natural recovery of the ruts. *Eesti Maaülikool*. [www]
https://dspace.emu.ee/xmlui/bitstream/handle/10492/4859/Kersti%20Vennik_DO2019.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Wilson, M. C., Chen, X. Y., Corlett, R. T., Didham, R. K., Ding, P., Holt, R. D., et al. (2016). Habitat fragmentation and biodiversity conservation: key findings and future challenges. *Landscape Ecology*, 31(2), 219-227. [www]
<https://link.springer.com/article/10.1007/s10980-015-0312-3>

Zaradic, P. A, Pergams, O. R. W., Kareiva, P. (2009). The impact of nature experience on willingness to support conservation. *PLoS ONE*. 2009; 4 [www]
<https://doi.org/10.1371/journal.pone.0007367>

Zeidenitz, C., Mosler, H. J., Hunziker, M. (2007). Outdoor recreation : from analysing motivations to furthering ecologically responsible behaviour. - *Forest, Snow and Landscape Research*, Vol. 81, No. 1, pp. 175–190. [www]
<https://www.researchgate.net/publication/233398183>

SUMMARY

Information on the use of Estonian nature areas by motorsports enthusiasts is incomplete. The objective of this paper is to find out what kind of role motorsport enthusiasts fill in Estonian nature areas. What kind of profile does the Estonian motorsport enthusiast hold? In which way do motorsport enthusiasts use Estonian natural areas? In which areas do motorsport enthusiasts engage in their hobby? In which areas is it appropriate to engage in a driving hobby? How does belonging to a club influence the motorsport enthusiast's behaviour in nature?

A hypothesis was proposed: motorsport enthusiasts use nature areas (including protected nature reserves) to engage in their hobby due to the absence of official driving areas. In the theoretical part of the paper, recreational activities and their impact on nature reserves have been examined. The different kinds of repercussions that motorised activities have on the environment have been described. Based on official statistics, a short overview on Estonian motorsports has been done in a separate subchapter by the author.

The theoretical part is followed by the practical sections - surveys and interviews make it possible to find answers to the proposed questions in the study. The study found that motocross, enduro, ATV and off-road driving are the most popular fields of motorsport in Estonia. The typical motorsport enthusiast is a male, aged between 20 to 40 years, with 4 to 13 years of experience on the field.

It became clear from the results that motorsport enthusiasts do not plan their actions ahead. The location for the drive is chosen based on their place of residence. The roads closer to home are preferred. Quarries, industrial landscapes, forest roads and hills are the most favoured areas for driving. The impact on nature areas is considered minimal, traffic congestion on the driving lanes does not occur. In nature reserves, public national roads are used for driving. When planning the activities, land ownership is taken into consideration and private property is not preferred. Belonging to a club directly influences the behaviour of motorsports enthusiasts. Membership in a club disciplines the motorsport enthusiasts' behaviour. Making deals with private property owners and the absence of off-road areas are considered to be the greatest limitations on the hobby activities.

LISAD

LISA 1. Küsimustik mootorisporti harrastajatele

Tere hea vastaja!

Olen Eesti Maaülikooli loodusturismi eriala üliõpilane Maris Matkur. Koostan oma magistritööd teemal "Motoriseeritud aktiivsete tegevuste mõju kaitsealadele". Minu töö on osa Eesti Maaülikooli ja Tallinna Ülikooli ühisest uurimusest, mis kaardistab erinevate rekreatiivsete tegevuste mõju loodusaladele.

Palun Teie vastust kõikidele küsimustele. Täiendavat infot saab telefonilt +3725270246 või e-maili aadressilt matkurmaris@gmail.com.

1. Teie vanus:
 - kuni 20
 - 21-40
 - 41-60
 - üle 61
2. Teie sugu:
 - mees
 - naine
3. Teie haridus:
 - Algharidus
 - Põhiharidus
 - Keskharidus
 - Kõrgharidus
4. Teie elukoht:
5. Mitu aastat olete tegelenud mootorisporti aladega?
6. Milliste mootorisporti aladega Te tegelete?
7. Millise vahendiga te sõitmas käite?
8. Kui tihti te sõitmas käite?
9. Kas olete mootorisportiklubi liige? Millise?
10. Kas peate ennast mootorisportiga tegeledes: hobisportlaseks, harrastussportlaseks, saavutussportlaseks, tippsportlaseks ?
11. Millistes piirkondades käite sõitmas ja millised on teie meelispaigad? Loetle tähtsuse järjekorras võimalikult täpselt.
12. Millistel ametlikel ja mitteametlikel hobiüritustel olete osalenud viimase aasta jooksul?
13. Kui kaugele olete nõus sõitma, et oma harrastusega tegeleda?
Kuni 10 km 30 km 50 km Rohkem kui 100 km

Nädalavahetusel

Nädala sees

14. Kust saate infot hobiürituste toimumise kohta?

LISA 1. järg

15. Kui olulised on teie jaoks järgmised asjaolud hobiüritustel osalemisel:

Väga oluline	Pigem oluline	Pigem pole oluline	Pole üldse oluline	Ei oska öelda
--------------	---------------	--------------------	--------------------	---------------

- Meelelahutus
- Seltskond
- Maastikutüüp
- Sportlik proovile panek
- Looduses viibimise võimalus
- Uute inimestega kohtumine
- Treeningu eest
- Pakub vaheldust

16. Kuidas toimuvad teie ettevalmistused hobiürituseks ?

Alati	Sageli	Harva	Mitte kunagi	Ei oska öelda
-------	--------	-------	--------------	---------------

- Uurin kaartidelt üksikasjalikult maastikku
- Käin ürituse toimumise alal eelnevalt kohal
- Uurin paiga ajalugu ja kultuurilugu
- Uurin paiga looduse ja elustiku kohta
- Uurin teiste tegevuste kohta, mis piirkonnas toimuvad
- Uurin alal kehtivate piirangute ja regulatsioonide kohta

17. Milliseks hindate Teie motoriseeritud aktiivsete tegevustega kaasnevaid mõjusid keskkonnale?

Mõju väga oluline	Mõju pigem oluline	Mõju vähe oluline	Mõju ei ole	Ei oska öelda
-------------------	--------------------	-------------------	-------------	---------------

- Taimede tallamine
- Puuokste murdmine
- Loomade häirimine
- Lindude häirimine
- Kaitsealuste liikide olemasolu
- Müra tekitamine
- Prügistamine
- Kohalike elanike häirimine
- Pinnase rikkumine
- CO₂

18. Millist tüüpi asjaolud, piirangud, takistused jms. häirivad kõige rohkem teie tegevuse korraldamist või läbiviimist?

LISA 1. järg

19. Kas teie arvates “tundlikul ajal või tundlikel aladel” hobiürituste korraldamine/läbiviimine võiks olla:

Peatatud Piiratud Lubatud

Lindude ja loomade pesitsusperiood

Üleujutused

Suurüritused kaitsealal

20. Kas te oma tegevuste planeerimisel lähtute maaomandist?
21. Kas maaomand seab teie tegevusele piiranguid?
22. Milliseid maaomandeid eelistate oma hobiga harrastamisel?

Eelistan Pigem eelistan Pigem ei eelista Ei eelista

Riigimaa

Eramaa

Kaitseala
(riiklik kui ka eraomand)

23. Kuidas teie hindate neid maastikke ja kooslusi oma hobiga harrastamisel:

Meeldib Pigem Pigem Ei meeldi Ei oska
väga meeldib ei meeldi üldse vastata

Märgala (raba, soo)

Mets

Niit /rohumaa

Põld

Park

Linn, alev

Rand

Künnad

Veekogu või selle ümbrus

Võsa

Liivik

Asfaltteed

Pinnasteed

Metsarajad

Karjäärid, tööstusmaastikud

LISA 1. järg

24. Kaitsealal liikudes kasutate:

Alati Sageli Harva Mitte kunagi Ei oska öelda

Üldkasutatavaid teid

Erateid

Ilma radadeta maastikke

Isetekkelisi radu

Tähistatud radu

25. Kas teie arvates on olukordi või maastikke, kus tuleks eelistada üht/mitut rada?

26. Kas kasutate sihtkohas alati sama rada või liigute mitmel rajal? Kui muudate radu, siis kui tihti?

27. Milliste tegevuste harrastajaid märkad veel oma tegevuspiirkonnas?

Sageli Harva Teatud hooajal Mitte kunagi

Jalgsimatkajad

Jooksjad/sörkijad

Räätsamatkajad

Koerajalutajad

Kepikõndijad

Jalgratturid

Tõukekelgutajad

Tõukeratturid

Seenelised/marjulised

Hobumatkajad

Kanuumatkajad

Grillijad

Telkijad

Orienteerujad

Linnuvaatlejad

Loodusfotograafid

LISA 1. Järg

28. Kui te oma tegevust harrastate, siis milliseid positiivseid ja negatiivseid kokkupuuteid on teil tekkinud teiste inimestega antud alal? Kes või mis teid häirib?
29. Milliseid ebameeldivusi/probleeme/konflikte on tekkinud teiste harrastajatega/ruumi kasutajatega oma hobitegevust harrastades?
30. Kas looduses liikudes märkate teiste motosportlaste tegevuse jälgi? Kui jah, siis milliseid?
- prügistamine
 - müra
 - rööpad maastikul
 - puude/taimede kahjustused
 - muu:

LISA 2. Küsimustik mootorisporti teenusepakkujatele

Tere hea vastaja!

Olen Eesti Maaülikooli loodusturismi eriala üliõpilane Maris Matkur. Koostan oma magistrیتööd teemal "Motoriseeritud aktiivsete tegevuste mõju kaitsealadele". Minu töö on osa Eesti Maaülikooli ja Tallinna Ülikooli ühisest uurimusest, mis kaardistab erinevate rekreatiivsete tegevuste mõju loodusaladele. Uuring aitab senisest paremini mõista, kuidas loodusalasid kasutatakse ja annab sisendi loodusalade kasutuse paremaks planeerimiseks ning erinevate huvigruppide kaasamiseks antud protsessi.

Palun Teie vastust kõikidele küsimustele. Täiendavat infot saab telefonilt +3725270246 või e-maili aadressilt matkurmaris@gmail.com.

1. Kui kaua olete motoriseeritud matku korraldanud?
2. Milliste mootorsõidukitega matku korraldate?
3. Millistes piirkondades te matku korraldate??
4. Kas korraldate matku ka kaitsealadel või nendega piirnevatel aladel?
5. Milliseid sihtkohti kõige enam küsitakse?
6. Kas on aja jooksul muutunud klientide sihtkohtade eelistused?
7. Millised motoriseeritud matkad on klientide seas kõige populaarsemad: (sõidukiliik, maastikutüüp, ekstreemsus, mitme või ühepäevased jms.)?
8. Kas ja kuidas on aastate jooksul muutunud klientide eelistused motoriseeritud matka pikkuse, raskuse jms. suhtes?
9. Millised on teie peamised sihtgrupid?
10. Kuidas on aastate jooksul muutunud keskmine teie juurde jõudva kliendi profiil?
11. Kui suur on ligikaudselt teie ettevõtte motoriseeritud matkadel käivate klientide arv aastas?
12. Kui suurte gruppidega enamasti matku teete?
13. Kas kaitsealal motoriseeritud matka läbi viies võiks olla kehtestatud üldine maksimaalne grupi suurus?
14. Kuidas teie teenuse pakkumine jaotub erinevate aastaaegade vahel?
15. Kui oluliseks peate loetletud komponente oma teenuse juures?

Väga oluline Pigem oluline Pigem ei ole oluline Ei ole oluline Ei oska öelda

- Rekreatiivsus
- Loodusharidus
- Ekstreemsus

16. Mitu matkajuhti teie ettevõttes motoriseeritud matku läbi viib?
17. Kas pakute võimalust rentida sõidukeid ka ilma matkajuhita?
18. Kui palju sõidukeid teie inventari hulka kuulub?
19. Ligikaudu kui mitu sõidukit te aastas välja rendite?
20. Kui suurele grupile keskmiselt sõidukeid ilma matkajuhita laenutate?
21. Millised on teile teadaolevalt sõidukite laenutajate matka sihtkohad?
22. Kas soovitate laenutajatele mingeid kindlaid sihtkohti? Mis põhjustel?

LISA 2. järg

23. Kui olulised on teie jaoks järgmised asjaolud motoriseeritud matka korraldamisel?:

Väga oluline	Pigem oluline	Pigem pole oluline	Pole üldse oluline	Ei oska öelda
--------------	---------------	--------------------	--------------------	---------------

- Meelelahutus
- Seltskond
- Maastikutüüp
- Sportlik proovile panek
- Looduses viibimise võimalus
- Uute inimestega kohtumine
- Treeningu eest
- Pakub vaheldust

24. Kuidas toimuvad teie ettevalmistused motomatkaks?

Alati	Sageli	Harva	Mitte kunagi	Ei oska öelda
-------	--------	-------	--------------	---------------

- Uurin kaartidelt üksikasjalikult maastikku
- Käin ürituse toimumise alal eelnevalt kohal
- Uurin paiga ajalugu ja kultuurilugu
- Uurin paiga looduse ja elustiku kohta
- Uurin teiste tegevuste kohta, mis piirkonnas toimuvad
- Uurin alal kehtivate piirangute ja regulatsioonide kohta

25. Milliseks hindate teie motomatkadega kaasnevaid mõjusid keskkonnale:

Mõju väga oluline	Mõju pigem oluline	Mõju vähe oluline	Mõju ei ole	Ei oska öelda
-------------------	--------------------	-------------------	-------------	---------------

- Taimede tallamine
- Puuokste murdmine
- Loomade häirimine
- Lindude häirimine
- Prügistamine
- Kohalike elanike häirimine
- Müra tekitamine
- Pinnase rikkumine
- Kaitsealuste liikide olemasolu
- CO2

26. Millist tüüpi asjaolud, piirangud, takistused jms. häirivad kõige rohkem teie tegevuse korraldamist või läbiviimist?

LISA 2. järg

27. Kas teie arvates “tundlikul ajal või tundlikel aladel” motomatkade korraldamine/läbiviimine võiks olla:

Peatatud Piiratud Lubatud

Lindude ja loomade pesitsusperiood

Üleujutused

Suurüritused kaitsealal

28. Kas te oma tegevuste planeerimisel lähtute maaomandist?

29. Kas maaomand seab teie tegevusele piiranguid?

30. Milliseid maaomandeid eelistate oma teenuse pakkumisel?

Eelistan Pigem eelistan Pigem ei eelista Ei eelista

Riigimaa

Eramaa

Kaitseala

(riiklik kui ka eraomand)

31. Kuidas teie hindate neid maastikke ja kooslusi motomatka toimumiskohana:

Meeldib Pigem Pigem Ei meeldi Ei oska
väga meeldib ei meeldi üldse vastata

Märgala (raba, soo)

Mets

Niit /rohumaa

Põld

Park

Linn, alev

Rand

Künnad

Veekogu või selle ümbrus

Võsa

Liivik

Asfaltteed

Pinnasteed

Metsarajad

Karjäärid, tööstusmaastikud

LISA 2. järg

32. Kaitsealal liikudes kasutate:

Alati Sageli Harva Mitte kunagi Ei oska öelda

Üldkasutatavaid teid

Erateid

Ilma radadeta maastikke

Isetekkelisi radu

Tähistatud radu

33. Kas teie arvates on olukordi või maastikke, kus tuleks eelistada üht/mitut rada?

34. Kas kasutate sihtkohas alati sama rada või liigute mitmel rajal? Kui muudate radu, siis kui tihti?

35. Milliste tegevuste harrastajaid märkad veel oma tegevuspiirkonnas?

Sageli Harva Teatud hooajal Mitte kunagi

Jalgsimatkajad

Jooksjad/sörkijad

Räätsamatkajad

Koerajalutajad

Kepikõndijad

Jalgratturid

Tõukekelgutajad

Tõukeratturid

Seenelised/marjulised

Hobumatkajad

Kanuumatkajad

Grillijad

Telkijad

LISA 2. Järg

Orienteerujad

Linnuvaatlejad

Loodusfotograafid

36. Kui te oma tegevust korraldate, siis milliseid positiivseid ja negatiivseid kokkupuuteid on teil tekkinud teiste inimestega antud alal? Kes või mis teid häirib?
37. Milliseid ebameeldivusi/probleeme/konflikte on tekkinud teiste teenusepakkujatega/ruumi kasutajatega oma teenust pakkudes?
38. Kas looduses liikudes märkate teiste motosportimatkade läbivijiate/mootorisportlaste tegevuse jälgi? Kui jah, siis milliseid?
 - prügistamine
 - müra
 - rööpad maastikul
 - puude/taimede kahjustused
 - muu:

LISA 3. Intervjuu küsimused harrastajale

1. Üldised küsimused

- a) Teie vanus, sugu, haridus, elukoht
- b) Kui kaua olete oma hobiga tegelenud? Millise vahendiga sõitmas käite? Kuulumine mootorisportiklubisse.
- c) Palun kirjeldage oma eelmist hooaega? Kuidas on viimasel viiel aastal teie tegevused hobiga harrastamisel muutunud?

2. Sihtkoht

- a) Millistes piirkondades sõitmas käite? Millised sihtkohad on lemmikud? Miks?
- b) Kas sõidate ka kaitsealadel?
- c) Kas ja kuidas on sihtkoha eelistused muutunud aja jooksul (maastikutüüp, matka pikkus, raskus jms.)?

3. Mõju keskkonnale

- a) Milliseks hindate teie mootorisportiga kaasnevaid mõjusid keskkonnale?
- b) Millist liiki teid peamiselt kaitsealal liikudes kasutate?
- c) Kuidas Te suhtute “tundlikul ajal või tundlikel aladel” motomatkade korraldamisse (nt. lindude ja loomade pesitsuse ajal, üleujutuste ajal või suurüritused kaitsealal)?

4. Maaomand

- a) Kas maaomand seab teie tegevusele piiranguid?
- b) Kas te oma tegevuste planeerimisel lähtute maaomandist? Milliseid maaomandeid eelistate ja miks?

5. Häiringud

- a) Millist tüüpi asjaolud, piirangud, takistused jms. häirivad kõige rohkem teie tegevuse korraldamist või läbiviimist? Milliseid ebameeldivusi/probleeme/konflikte on tekkinud teiste harrastajatega/ruumi kasutajatega oma hobitegevust harrastades? Ettepanekud.
- b) Kui te oma tegevust korraldate, siis milliseid positiivseid ja negatiivseid kokkupuuteid on teil tekkinud teiste inimestega antud alal? Kes või mis teid häirib?

LISA 4. Intervjuu küsimused teenusepakkujale

1. Teenus ja kliendi profiil

- a) Palun kirjeldage oma eelmist hooaega? Kuidas on viimasel viiel aastal teie teenusepakkumine muutunud? Palun kirjeldage oma pakutavaid teenuseid?
- b) Millised on teie peamised sihtgrupid? Kuidas ja kas on muutunud aastate jooksul kliendi profiil? Kui suur on aastane klientide arv? Kui suured on grupid? Kas on kaitsealal matka läbi viies kehtestatud max. grupi suurus?

2. Sihtkoht

- a) Millistes piirkondades matku korraldate? Kas korraldate ka kaitsealadel matku? Millised sihtkohad on kõige populaarsemad? Kas ja kuidas on sihtkoha eelistused muutunud aja jooksul (matka pikkus, raskus jms.)?
- b) Millised matkad on kõige populaarsemad? (maastikutüüp, ekstreemsus, ühe-või mitmepäevased)

3. Rent

- a) Milline on tüüpiline rendiklient? Mis teda iseloomustab? Kui suurele grupile rendite varustust? Millised on teadaolevad sihtkohad? Kas soovitate sihtkohti?

4. Mõju keskkonnale

- a) Milliseks hindate teie motomatkadega kaasnevaid mõjusid keskkonnale? Millist liiki teid peamiselt kaitsealal liikudes kasutate?
- b) Kuidas Te suhtute “tundlikul ajal või tundlikel aladel” motomatkade korraldamisse (nt. lindude ja loomade pesitsuse ajal, üleujutuste ajal või suurüritused kaitsealal)?

5. Maaomand

- a) Kas maaomand seab teie tegevusele piiranguid?
- b) Kas te oma tegevuste planeerimisel lähtute maaomandist? Milliseid maaomandeid eelistate ja miks?

6. Häiringud

- a) Millist tüüpi asjaolud, piirangud, takistused jms. häirivad kõige rohkem teie tegevuse korraldamist või läbiviimist? Milliseid ebameeldivusi/probleeme/konflikte on tekkinud teiste harrastajatega/ruumi kasutajatega oma tegevust läbi viies? Ettepanekud.
- b) Kui te oma tegevust korraldate, siis milliseid positiivseid ja negatiivseid kokkupuuteid on teil tekkinud teiste inimestega antud alal? Kes või mis teid häirib?

Lihtlitsents

Mina, Maris Matkur,

(sünniaeg 11.04.1982)

1. annan Eesti Maaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud lõputöö „Eesti loodusalade kasutus mootorispori harrastajate poolt“, mille juhendaja on Tarmo Pilving.

1.1. salvestamiseks säilitamise eesmärgil,

1.2. digiarhiivi DSpace lisamiseks ja

1.3. veebikeskkonnas üldsusele kättesaadavaks tegemiseks kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile;

3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Lõputöö autor

/allkirjastatud digitaalselt/

allkiri

Tartu, 21.05.2021

Juhendaja kinnitus lõputöö kaitsmisele lubamise kohta

Luban lõputöö kaitsmisele.

Tarmo Pilving /allkirjastatud digitaalselt/

21.05.2021

(juhendaja nimi ja allkiri)

(kuupäev)